F1 RACING EYLÜL 2018 SAYI 140

FERRARİ'NİN YENİ ŞAMPİYONU

DÜNYANIN EN ÇOK SATAN FORMULA 1 DERGİSİ



MIKA HAKKINEN İLE UZUN BİR SÖYLEŞİ

F1 RACING



2018 SEZONU YARIYIL RAPORU
İlk yarının kazananları ve kaybedenleri

SENNA'NIN İLK F1 ARACI
Ayrton efsanesinin başladığı Williams otomobili

MARC MARQUEZ
Moto GP şampiyonu, F1 testinde

CHARLES LECLERC

FERRARİ'NİN YENİ DÜNYA ŞAMPİYONU



ÜZGÜNÜZ VETTEL, BU TAHMİNİ RAIKKONEN İÇİN DE YAPMIŞTIK. VE HAKLI ÇIKTIK!

Sayı 140
15 TL
Eylül 2018

ISSN 1302-6275





PETRONAS SYNTIUM

MOTORDAKİ AŞIRI ISIYLA SAVAŞIR

°CoolTech™ teknolojisine sahip PETRONAS Syntium
En zorlu şartlarda dahi ideal performans.

Mühendislerimiz, motorsporlarının zirvesindeki 20 yılı aşkın tecrübeleriyle, motorda oluşan aşırı ısıyla mücadele edecek formülü nasıl geliştireceklerini çok iyi bilmektedirler. En zorlu şartlar altında test edilerek kazanılan bu uzmanlık, şimdi motorunuzun günlük kullanım koşullarında karşılaşacağı zorluklara karşı korunması amacıyla geliştirilen motor yağlarında kullanılmaktadır. °CoolTech™ teknolojisine sahip PETRONAS Synitum güçlü yağ zincirleri sayesinde motorda oluşan aşırı ısıyı düşürür ve motorunuzdan sorunsuz bir şekilde en ideal performansı almanızı sağlar; hem pistte hem de yolda.

Daha fazla bilgi için, **www.pli-petronas.com/petronas-syntium** adresini ziyaret edebilirsiniz.

Sorunuz mu var:
uzmaninasor.tr@pli-petronas.com

Oil Developed For
AMG PETRONAS MOTORSPORT

www.pli-petronas.com

EDİTÖR

EYLÜL 2018



Cihangir Perperik

cihangir.perperik@motorsport.com
@cihangirp
@f1racing_tr
/f1racingturkiye

Yaz arasında, F1 "hız kesmedi"

Her zaman olduğu gibi Formula 1'de tatil sansasyonel haberlerle geride kaldı. Tatilde pist üzerinde bir rekabet olmuyor, ama transfer borsası oldukça hareketli. Önce grid'in önemli isimlerinden Avustralyalı Ricciardo'nun Renault açıklaması ve sonrasında da Fernando Alonso'nun yarım ağız şeklinde emeklilik kararı.

Alonso'dan böyle bir hamle bekleniyordu ama bu duyuruyu duygusal bir video ile açıklaması eminim benim kadar sizleri de etkilemiştir.

F1'de iz bırakmış her pilotun emeklilik kararı gibi, Alonso'nun da sporu bırakacağını açıklaması göğüs kafesimde hafif bir iç bükey etkisi oluşturdu. Bana göre ayrılma sebepleri gayet makul, çünkü o bir "Şampiyon" ve kazanmak için yarışıyor. Yaşı itibari ile herhangi bir takımı geliştirmeyle kaybedecek sezonu artık yok. Red Bull'a transferi konusunu da bu nedenle reddettiğini açıkladı.

Ne diyelim yolun açık olsun Alonso, aslında daha fazla şampiyonluk alabilirdin ama maalesef senin için o tren kaçtı.

Ricciardo tarafında ise durum tam bir kumar. Renault'nun artık yarış kazanabilecek bir araç üretmesi gerekiyor. Şu an gördüklerim son iki şampiyonluklarından önceki senelere benziyor. Yavaş ama önemli adımlarla takım gelişiyor. Güleryüz için de bu adım son şans.

Sonraki sayımızda görüşmek üzere.



Fatih Yurdatapan

fatih.yurdatapan@f1racing.com.tr
@fyurdatapan

Zaman tüneli

Şu anda sayfalarını okuduğunuz bu sayı, F1 Racing Türkiye'nin 140. sayısı oldu ve hep birlikte, umarım daha birçok sayıya imzamızı atarız. Yaz arasında, hazır yarışlar yokken, F1 Racing arşivini karıştırma fırsatı buldum. Şöyle geriye dönüp baktığımızda, her geçen sayının kendine özel bir yeri olduğunu bir kez daha anladım.

Belki de Formula 1 ve F1 Racing, bu yüzden okurların kalbinde özel bir yere sahip oldu. Rastgele açtığım bir dergide Yılın Çaylağı ödülü Mark Webber'e verilmiş mesela. Minardi isimli İtalyan takımda yarışırken gelecekteki potansiyelinden söz ediyordu. Hani Alonso'nun da yarıştığı Minardi... Yılın sıralama turları pilotu Juan Pablo Montoya olmuş mesela. JPM'nin Schumacher ile olan rekabetinin tadı nasıl da damağımızda kaldı? Sonra başka bir sayıda Alonso'nun "mutlu ve umutlu Ferrari günlerini" yazmışız. Bir başka sayıda çok sevdiğim ve Monaco'daki tek zaferle bilinen Jarno Trulli röportajı var. Sonra Jacques Villeneuve'ün ilginç yorumlarını okudum.

Fark etmeden bir günümü burada geçirmiştim. Her F1 Racing sayısında tarihe tanıklık etmişiz ve bunu ölümsüzleştirmişiz. Belki de bugün elinizde tuttuğunuz derginin kapağındaki gelecek vaat eden pilot, önümüzdeki yıllara damga vuracak. Tıpkı Raikkonen'in yaptığı gibi. Belki de mesela bir 10 yıl sonra dergiyi saklayan bazı okurlarımız bu sayfayı yeniden okur ve yüzünde hoş bir tebessüm oluşur.

Bir sonraki sayıda görüşmek üzere.

Versiyonlarımız: Avustralya, Finlandiya, Fransa, Almanya, Hollanda, Endonezya, Malezya, Meksika, Filipinler, Polonya

F1 Racing aylık olarak yukarıdaki ülkelerde yayımlanmaktadır. Formula One, Formula 1 ve F1 markaları lisanslı olarak kullanılmaktadır.

F1 RACING

www.f1racing.com.tr
twitter.com/f1racing_tr
facebook.com/f1racingturkiye
DÜNYANIN EN ÇOK SATAN F1 DERGİSİ
ISSN: 1302-6275
YAYIN TÜRÜ: AYLIK, YAYGIN, SÜRELİ YAYIN
EYLÜL 2018

İMTİYAZ SAHİBİ VE GENEL YAYIN YÖNETMENİ
ETAP MEDYA A.Ş. ADINA CİHANGİR PERPERİK (SORUMLU)

YAZI İŞLERİ MÜDÜRÜ
FATİH YURDATAPAN

YAYIN DANIŞMANLARI
SERHAN ACAR, KORHAN SAVRAN,
ELİF BEKFELAVİ, ABDULLAH ÇELİK

GÖRSEL YÖNETMEN
ÖMER CİHANGİR

KATKIDA BULUNANLAR
EMRAH ORAKÇIOĞLU, ALİ ÇELİK, ERGÜN ŞİMŞEKOĞLU,
ATAHAN CANKAN, EMİR KAR, KEMAL ŞENGÜL, AREV KILINÇLI

FOTOĞRAF
KUTAL METE TEKİN

YÖNETİM YERİ
ETAP MEDYA A.Ş.
BARBAROS HAYRETTİNPAŞA MAHALLESİ 1994 SOKAK
NO:14/70 ÇEBİ NATURA PLAZA ESENYURT - İSTANBUL

REKLAM
FOKUS POKUS MEDYA
REKLAM DİREKTÖRÜ • SELDA SAYGILI
SELDA@FOKUSPOKUSMEDYA.COM
REKLAM MÜDÜRÜ • MERVE KARAKAŞ
MERVE@FOKUSPOKUSMEDYA.COM
+90 212 356 84 00

ABONELİK
+90 (212) 853 88 89 • bilgi@f1racing.com.tr
www.f1racing.com.tr

BASKI TARİHİ
AĞUSTOS 2018

BASKI YERİ & DAĞITIM
OPTİMUM BASIM SAN. VE TIC. LTD. ŞTİ.
TEVFİKBEY MAH. DR. ALİ DEMİR CD. NO: 51/1
34295, KÜÇÜKÇEKMECE / İSTANBUL
TEL: 0212 463 71 25
SERTİFİKA NO: 41707

DÜNYA DAĞITIM
DÜNYA GLOBUS BASIM EVİ, 100 YIL MAH. HÜSEYİN
KARAASLAN CAD. BİLA NO KAT:4 BAĞCILAR / İSTANBUL
TEL: 0 (212) 440 28 31 - 32 • FAKS: 0 (212) 355 07 44

LİSANS SAHİBİ
AUTOSPORT MEDIA UK LTD. 1 ETON STREET,
RICHMOND LONDON, TW9 1AG, UK
TÜRKİYE LİSANS SAHİBİ: ETAP MEDYA A.Ş. ADRES BARBAROS
HAYRETTİNPAŞA MAHALLESİ 1994 SOKAK NO:14/70 ÇEBİ NATURA PLAZA,
ESENYURT - İSTANBUL

Creative content director
Anthony Rowlinson
Editor in chief
Andrew van de Burgt **Managing director**
Geoff Love
Publishing director/licensing
Stuart Williams
Group managing editor
Stewart Williams
Executive editor
Stuart Codling
Associate editor
James Roberts
Art editor
Frank Foster
Deputy art editor
Jack Woolrich
Principal photographer
Steven Tee
Columnists
Peter Windsor
Pat Symonds
Photo agency
LAT Images
Group publishing manager
Sunita Davies
Production controller
Abbey Gunner
Office manager
Joanne Grove
Editorial tel
+44 (0)20 3405 8100

motorsport NETWORK



İÇİNDEKİLER

EYLÜL 2018

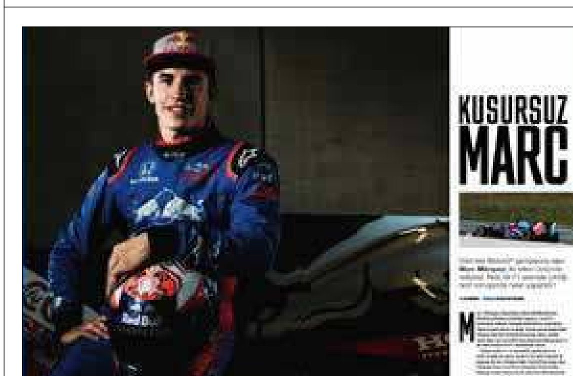
1. SEKTÖR

3. SEKTÖR









2. SEKTÖR


motorsport.com
MOTORSPORLARININ MERKEZ ÜSSÜ
MOTORSPORT.COM'DA SİZİ ARADIĞINIZDAN ÇOK DAHA FAZLASI BEKLİYOR. F1, WRC, FORMULA E,
MOTO GP, SBK, WEC, INDY500, ERC KARTING, MXGP, ERC, OFF-ROAD, DRIFT, WTCR ESPOR.
www.motorsport.com


14
FERNANDO LHF
PIRELLI
Hilton



F1 FOTO GALERİ

Gökyüzünü izlerken...

Tipik olarak Formula 1 grid'i, mekanikerlerin her yöne yoğun biçimde koşturduğu bir yerdir. Ama McLaren'in olduğu yere yaklaştığımda, şaşırtıcı şekilde Fernando Alonso'nun etrafında çok az kişinin olduğunu gördüm.

14 mm lense geçecek zamanı buldum. Eğildim ve pit ekipmanları arasında bu kareyi yakaladım.

Almanya Grand Prix'sinin başlamasına yarım saatten daha kısa bir süre vardı. Alonso'nun ne kadar rahat ve kaygısız olduğunu görebiliyorsunuz. Onun dikkatini çeken şey ise, oraya doğru yaklaşan bir yağmur bulutu oluyor. Sonuç olarak gelen yağmur, kaotik bir yarışın yaşanmasına sebep olmuştu.



Fotoğrafçı
Glenn Dunbar/LAT

Yer Hockenheim, Almanya
Zaman 14:43, Pazar
22 Temmuz 2018

Detaylar Canon EOS-1DX MkII, 14 mm lens, 1/1250th @ F2.8





F1 FOTO GALERİ

Çizgiyi aşarken...

Almanya Grand Prix'si Lewis Hamilton adına aksiyon dolu bir yarış oldu. Sıralamada problem yaşadıktan sonra harika bir galibiyete ulaştı. Ama yarışın ardından pit çizgisine bastığı için komiserler odasına gitmek zorunda kaldı.

Bu kareyi, Cumartesi günü 3. antrenmanların bitiminde yakaladım ve Hamilton pit yolu çıkış çizgisinin yanında ilerliyordu. İlk virajın dış tarafından çekim yapmıştım.

Pistte duran suyu görmüştüm ve burada Hamilton'ın yoğun yağmur lastiklerinden ne kadar su olduğu açıkça görülebiliyor. Lastikler, saniyede 85 litre su tahliye edecek şekilde tasarlanıyor.



Fotoğrafçı
Glenn Dunbar/LAT

Yer Hockenheim, Almanya
Zaman 12:58, Cumartesi 21 Temmuz 2018

Detaylar Canon EOS-1DX MkII, 840 mm lens, 1/1250th @ F8.0



"Odana git"

Bu kare, Almanya GP'sinde büyük bir değişim yaşandığı ana ait. Sebastian Vettel hiç puan alamazken, bu yılın Dünya Şampiyonası'nın kaderini değiştirebilecek bir an yaşanıyordu.

Vettel'i liderlikten eden ve bariyerlere çarptığı Sachskurve'de fotoğraf çekmiyordum. Ama tribünlerden bir ses duydum ve büyük ekrana bakarak kenarda durduğunu gördüm. Aceleyle viraja gittim ve olayın sonrasını fotoğraflamaya başladım.

Fotoğrafta sevdiğim nokta, yarış hakemlerinin nereye gideceğini göstermesi oldu. Sanki Sebastian'a ailesi "Odana git!" der gibi görünüyor.



Fotoğrafçı
Glenn Dunbar/LAT

Yer Hockenheim, Almanya
Zaman 16:20, Pazar
22 Temmuz 2018

Detaylar Canon EOS-1DX MkII, 600 mm lens, 1/640th @ F4.0


COURSE
HUBLOT
5
V-Power
MAHLE
Ray-Ban
UPS
Lenovo
brembo

F1 PİT GEÇİŞİ

FOTOĞRAFLAR motorsport IMAGES

01 | **ALONSO'NUN ŞOK KARARI**
Şampiyon pilot F1'e veda ediyor



ALONSO, F1'DEN EMEKLİ OLDU. ŞİMDİLİK!

01 **"Çok iyi ve çok kötü zamanlarımız oldu.** Kaskımı kafama her geçirdiğimde sizin beni sahiplenişinizi, enerjinizi hissediyorum. Bu, gerçekten de eşsiz bir duygu. Geleceğin bize neler getireceğini hep beraber göreceğiz. Hayatımın en iyi zamanlarından birini geçiriyorum, ancak artık yeni maceralara yelken açmanın vakti geldi."

Bu cümleler, Formula 1'de bir devrin kapanışını ifade ediyor. Çifte Dünya Şampiyonu Fernando Alonso, 14 Ağustos'ta Twitter hesabından paylaştığı videoyla Formula 1 kariyerine nokta (belki de bir virgül) koyduğunu açıkladı.

Formula 1'deki ilk yarışına 2001 Avustralya Grand Prix'siyle çıkan ve bugüne dek 305 yarışta boy gösteren tecrübeli pilot; bu 17 seneye 2 Dünya Şampiyonluğu, 32 yarış galibiyeti, 97 podyum, 22 pol pozisyonu ve 23 en hızlı tur sığdırarak jenerasyonunun ve hatta tarihin en yetenekli pilotlarından biri olarak gösterilmenin haklı gururunu yaşadı.

2001 sezonunda Minardi'yle başlayan Formula 1 kariyerinde sırasıyla Renault, McLaren, Ferrari ve yeniden McLaren otomobillerine oturan Fernando Alonso, Renault'yla birlikte Michael Schumacher hegemonyasını sona erdirdi. İki Dünya Şampiyonluğu kazanmasının yanı sıra 2007, 2010 ve 2012'de de son yarışa kadar iddiasını sürdürmesine rağmen, çok beklediği üçüncü şampiyonluğu bir türlü elde edemedi.

2015 sezonunun başında yeni bir yapılanmayla Honda motoruna geçen McLaren'in yolunu tutan Alonso, geçtiğimiz dört sezonda da beklediğini bulamadı. Takımın gerek güç ünitesinde, gerekse bu sezon görüldüğü üzere şaside yaşadığı ciddi problemler, Alonso'yu podyumun ve galibiyetin bir hayli uzağında tuttu. Takım, 2018 sezonu için Renault'yla anlaşsa da, bu seçim de derman olmadı ve sonuç olarak Alonso, F1'den ayrılmaya karar verdi.

Geçtiğimiz aylarda Le Mans 24 Saat'i kazanarak Üçlü Taç'ın ikinci halkasını da tamamlayan İspanyol pilotun, önümüzdeki sezon muhtemelen McLaren'le birlikte IndyCar'da yarışması bekleniyor. 37 yaşındaki pilot, geçtiğimiz yıl Indy500'de boy göstermiş ancak bitime 21 tur kala yarışı yedinci sırada götürürken Honda motorunun azizliğine uğramıştı.

Alonso'nun Formula 1'den ayrılmasıyla birlikte McLaren'de boşalan koltuğa, Carlos Sainz getirildi. Geçtiğimiz sezon Renault'ya kiralık olarak geçen ve Ricciardo'nun transferiyle boşa çıkan İspanyol pilot, Red Bull kontratından çıkarak vatandaşının yerini doldurdu.

Alonso, üçüncü Dünya Şampiyonluğu'nu alamadan F1'e veda ediyor.



KEY TRANSFERİ, MCLAREN İÇİN NE ANLAM İFADE EDİYOR?

02

McLaren'deki yeniden yapılanma tüm hızıyla devam ediyor. Takım, orta ve alt sıralarda geçen kabus gibi yılların ardından yeniden rekabetçi olabilmek adına son olarak James Key'i teknik müdür olarak takıma dahil etti.

Diğer taraftan 46 yaşındaki Key'in mevcut takımı Toro Rosso'yla olan görüşmeleri nedeniyle, transferin nihayete erdirilmediğini de belirtmek gerekiyor.

Red Bull Motorsporları Direktörü Helmut Marko, anlaşmanın henüz tamamlanmamasına rağmen basına sızdırılmasından ve McLaren'in de bu söylentileri doğrulamasından duyduğu rahatsızlığı açıkça dile getirdi.

Marko, Macaristan GP'si hafta sonunda Key'i kontratının sonuna kadar takımda tutmak istediğini (kontratının 2020'de sona ereceği düşünülüyor) ve McLaren'in onu uzunca bir süre takıma katamayacağını söyledi. Ancak McLaren bunun hukuki olarak mümkün olmadığına ve Red Bull'un Key'i en fazla 12 ay daha takımda tutabileceğine inanıyor.

Transferin tamamlanması o kadar bile uzun sürmeyebilir. McLaren CEO'su Zak Brawn, Key'in Toro Rosso'dan daha erken ayrılabileceğini belirtiyor.

Brown, "Biz James Key'i işe aldık" diyor ve devam ediyor: "O, bizim teknik müdürümüz olacak. Şimdilik sadece bu işbirliğinin ne zaman başlayacağını bilmiyoruz. An itibariyle Toro Rosso'yla bir kontratı var ve bu duruma saygı gösteriyoruz."

Key'in McLaren'le sözleşme imzalaması, mühendislik direktörü Matt Morris'in istifasını da beraberinde getirdi. Böylece şef tekniker Tim Goss'un Nisan ayındaki istifasının ardından, sezona McLaren'in teknik liderlik kadrosunda giren üç kişiden ikisi takımdan ayrılmış oldu. Sadece Aerodinami Şefi Peter Prodromou görevinin başında kaldı ve ayrılması da beklenmiyor.

Ancak bu durum; Goss ve Morris'in takımdan ayrılışı ve Key'in de henüz Woking'e gelmeyişi düşünüldüğünde, 2019 otomobilinin tasarımının başında kimin olacağı sorusunu beraberinde getiriyor.

Brown konuya şöyle netlik kazandırıyor: "Teknik departmanda hareketlilik sona ermiş değil ve MCL34'ün yapımıyla ilgili hangi adımları atacağımız yıl içinde netleşecek."

İki kez IndyCar Şampiyonu ve Indy500 galibi Gil De Ferran, Boullier'in takımdan ayrılışının ardından Temmuz ayında yeniden yapılanmanın bir parçası olarak Sportif Direktörlük görevine atanmıştı.

Bu yeniden yapılanma, aynı zamanda 2015 yılında Fernando Alonso'yla birlikte Ferrari'den gelen Andrea Stella'nın, şef mühendislikten performans direktörlüğüne geçmesinin ve takımı yarış hafta sonlarında yönetmesinin de önünü açmış oldu.



> "MCLAREN KABUS GİBİ GEÇEN YILLARIN ARDINDAN TEKNİK AÇIDAN YENİDEN YAPILANIYOR."

RICCIARDO'NUN RENAULT'YA GEÇİŞİ

03

McLaren ve Red Bull'un Key'in transferi üzerindeki müzakereleri pilot piyasasını tıkarken, Haziran ayında Marko, McLaren'in yedek pilotu Lando Norris'i, Brendon Hartley'in yerine Toro Rosso'ya getirmek istediğini söyledi. Daniel Ricciardo'nun 2019'dan itibaren Renault'da yarışacağını açıklaması, piyasayı baştan aşağı karıştırdı.



Önümüzdeki yıl, Ricciardo ve Hülkenberg Renault'da takım arkadaşı olarak görev yapacaklar.

Renault'nun Ricciardo'yla konuşan takımlar arasında olduğu biliniyordu ancak Red Bull dahil içerinden gelen duyumlar, Avustralyalı pilotun ilk tercihinin Renault olmadığı yönündeydi. Hatta Ricciardo'nun kendisi, Macaristan GP hafta sonunda Red Bull'la sözleşme yenilemesinin artık bir formaliteden ibaret olduğunu ve birkaç ufak pürüz kaldığını söylemişti. Ancak ne var ki günün sonunda Ricciardo, 2019'da Nico Hülkenberg'in yanında Renault koltuğuna oturacak.

"Bu, muhtemelen şu ana kadar aldığım en zor karardı" diyor Ricciardo. "Ama artık yeni bir başlangıç yapmanın ve yeni bir mücadeleye atılmanın zamanı geldiğini düşündüm."

Bu, takımı 2015'te devraldıklarından beri yeniden ▶

GLENN DUNBAR; SUTTON IMAGES



yapılanma içinde olan Renault için çok yerinde bir hamle. 2010-2013 arasında üst üste dört Dünya Şampiyonluğu elde ettikleri Red Bull dönemi, çok hızlı bir şekilde geride kaldı. Renault, hibrit çağda dayanıklılık ve güç olarak rakipleriyle mücadele etmekte yetersiz kaldı. En sonunda da yeni bir fabrika takımı oluşlarıyla Red Bull ile olan bağları iyiden iyiye koptu.

Dayanıklılık problemleri bu sezon da kendisini fazlasıyla hissettiriyor ancak Renault, an itibariyle en iyi üç takımın hemen arkasında konumlanmış durumda. Ricciardo'nun istediğinin uzun süreli bir birliktelik mi, yoksa Honda'nın durumuna bağlı olarak kısa süreli bir evlilik mi olacağı henüz belli değil.

Bu transfer aynı zamanda Carlos Sainz'ı da hesapta olmadık bir şekilde serbest pilot statüsüne geçirdi. Kısa zaman sonra ise McLaren ile anlaştığı açıklandı. Gelecek vaat eden Lando Norris'in yarış koltuğu netleşmedi ama o takım için hem kısa hem de uzun vadede önemli bir alternatif olabilir.

> “RICCIARDO'NUN İSTEDİĞİNİN UZUN SÜRELİ BİR BİRLİKTELİK Mİ, YOKSA HONDA'NIN DURUMUNA BAĞLI OLARAK KISA SÜRELİ BİR EVLİLİK Mİ OLACAĞI HENÜZ BELLİ DEĞİL.”

Z RAPORU AYIN ÖNEMLİ HABERLERİNE KISA BİR BAKIŞ

11.07.18 – Renault F1 takımı, 2009'dan beri ilk kez kâr ettiğini açıkladı.



12.07.18 Mercedes, Aldo Costa'yı teknik danışmanlık görevine getirdi.

19/20.07.18 Mercedes; Lewis Hamilton'la iki, Valtteri Bottas'la da 1+1 yıllık sözleşme yeniledi.

20.07.18 FIA, 2021'den itibaren 18 inç lastiklere geçileceğini ve lastik battaniyelerinin yasaklanacağını açıkladı.

25.07.18 Ferrari eski CEO'su Sergio Marchionne, geçirdiği ameliyat sonrasında 66 yaşında hayatını kaybetti.



02.08.18 Niki Lauda, Avusturya'da başarılı bir akciğer nakli operasyonu geçirdi.

03.08.18 Daniel Ricciardo, 2019'dan itibaren Renault'da yarışacağını açıkladı.

14.08.18 Fernando Alonso, sezon sonunda Formula 1'den emekli olacağını açıkladı.

16.08.18 McLaren, Carlos Sainz'ın 2019'dan itibaren takıma katılacağını açıkladı.



GLENN DUNBAR; ANDY HONE; SUTTON IMAGES

FOTOĞRAFLAR motorsport IMAGES

FORCE INDIA'NIN AKIBETİ



❝ FORCE INDIA TAKIMI, WILLIAMS PİLOTU LANCE'İN BABASI LAWRANCE STROLL'ÜN BAŞINI ÇEKTİĞİ BİR KONSORSİYUM TARAFINDAN SATIN ALINDI. ❞

04 Force India 27 Temmuz'da, Sergio Perez'in Yüksek Mahkeme'ye yaptığı başvuru sonucunda kayyuma devredildi. Motor tedarikçisi Mercedes ve isim sponsoru BWT de Meksikalı pilotu destekleyenler arasındaydı.

Problemler, takımın eş sahibi olan Vijay Mallya'nın dolandırıcılık suçlamaları nedeniyle Hindistan'a geri gönderilmeye çalışılmasıyla ayyuka çıktı.

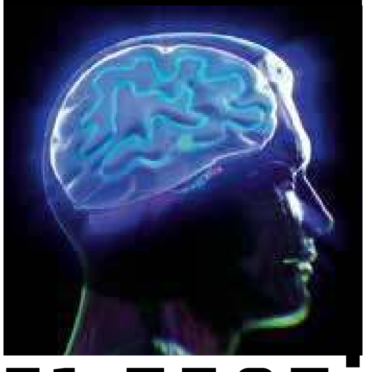
Perez; Bob Fernley ve Operasyon Şefi Otmar Szafnauer başta olmak üzere 'takımın' bunu kendisinden istediğini belirtti. Mallya, takımı, diğer yatırımcıların gerçekdışı bulduğu bir fiyattan satmaya çalışıyordu ve takımın kayyum yönetimine girmesi, yasal sürecin ve takımın geleceğinin Mallya'dan ziyade kayyuma bağlı olduğu anlamına geliyordu.

Takım kayyuma devredildikten sonra birçok yatırımcının Force India'yı satın almak istediği yazılıp çizildi. Bu isimler arasında IndyCar takımı sahipleri Michael Andretti ve Pieter Rossi; iş adamı ve eskiden iki Amerikan beyzbol takımının sahibi Jeff Moorad ve aynı zamanda Force India'nın gelişim pilotu olan GP3 sürücüsü Nikita Mazepin'in iş adamı babası Dmitry Mazepin vardı. Ancak takım, Williams pilotu Lance Stroll'ün babası Lawrance Stroll'ün başını çektiği bir konsorsiyum tarafından satın alındı.

Konsorsiyumun içerisinde Kanadalı girişimci Andre Desmarais, Monaco Sports'tan Jonathan Dudman, moda sektörü lideri John Idol, telekomünikasyon yatırımcısı John McCaw Jr, finans uzmanı Michael de Picciotto ve Stroll'ün iş ortağı Silas Chou yer alıyor.

Bu konsorsiyum, Force India'nın borçlu olduğu tüm taraflara ve takım bünyesinde yer alan 405 kişiye tüm borçları ödeyecek ve sonrasında da ödeme devam edecek. Konsorsiyumun halihazırdaki takım içerisinde yer alan isimlerinden biri olan Otmar Szafnauer, "Bu sonuç, Force India takımının F1'deki geleceğini kurtardı. Böylece yarış takımımız tam potansiyeli ile mücadele edebilecek" diyerek anlatmaya devam ediyor: "Takım olarak bize inanan ve Force India'yı F1'de ciddi bir iş potansiyeli olarak gören yatırımcı konsorsiyumun olmasından dolayı mutluyum. Bu yeni yatırım ile parlak bir gelecek bizi bekliyor."

Lawrence Stroll'ün başında yer aldığı konsorsiyumun Force India'da yönetimi devralmasıyla ilgili bazı yasal sıkıntılar vardı. FIA, sonuç olarak takımın yeni bir isimle yarışmasına onay verdi. Böylece Force India ismi resmi olarak feshedildi ve şampiyonadan çıkarıldı. Bu, takımın bu sene kazandığı takımlar şampiyonası puanlarının silinmesi manasına geliyor. Takım bundan böyle Racing Point Force India ismiyle yarışması onaylandı.



F1 TESTİ

Uzmanlık Alanınız: Dünyanın En Güzel Sporu

SORU 1 Bu seneki Almanya GP'sini saymazsak Lewis Hamilton'ın 14. sıradan başladığı tek yarış 2009 İspanya GP'siyi. Peki Hamilton yarışı kaçıncı sırada bitirmişti?

SORU 2 Düzenlenen üç Hindistan GP'sinin tamamında zafere ulaşan isim kimdir?

SORU 3 Hangi Dünya Şampiyonu kariyerini şu takımlarda geçirdi: March, BRM, Ferrari, Brabham, McLaren?

SORU 4 Derek Bell, Formula 1'deki ilk ve tek puanını nerede elde etmişti?

SORU 5 Jenson Button ve Felipe Massa'nın, Williams koltuğuna oturmak dışında ortak yönleri nedir?

SORU 6 Amerika'nın kaç eyaleti, Formula 1'e iki farklı pistte ev sahipliği yapmıştır?

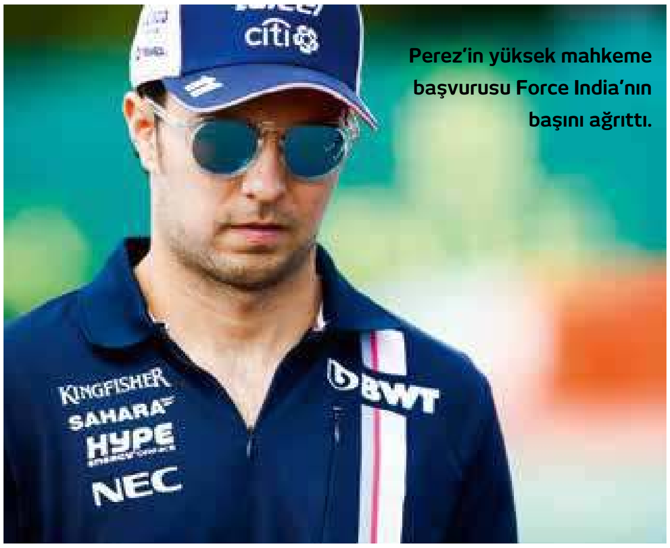
SORU 7 Bu listede hangi pilot eksik: Heinz-Harald Frentzen, Nico Rosberg, Nico Hülkenberg ve Nick Heidfeld?

SORU 8 Bakü, Soçi, Silverstone ve Monza'nın arasında en uzun olan pist hangisidir?

SORU 9 Sezonun ilk üçte birlik döneminde (yedi yarış) hangisi daha fazla lider gitti: Lewis Hamilton mı, yoksa Daniel Ricciardo mu?

SORU 10 Hangi Ferrari pilotu 2009 sezonunda takımın son pol pozisyonunu elde etmişti?

1 Dokuzuncu **2** Sebastian Vettel **3** Niki Lauda **4** Watkins Glen, 1970 ABD GP'si **5** İkisi de ilk galibiyetlerini 2006 yılında elde etti **6** İki (Kaliforniya ve Teksas) **7** Ralf Schumacher (Williams'ta yarışan Alman pilotlar) **8** Bakü (6 km) **9** Ricciardo (90'a 84) **10** Giancarlo Fisichella



Perez'in yüksek mahkeme başvurusu Force India'nın başını ağrıttı.



TELEMETRE

SERHAN ACAR
@serhanacar

KARARLARININ CEREMESİNİ ÇEKEN ADAM: ALONSO

Beklenen oldu ve Fernando Alonso, 2019'da Formula 1'de yarışmayacağını açıkladı. Alonso'nun vedası bir bakıma sürpriz olmadı; ama onun yeteneğinde bir sürücünün kariyerinde yaptığı muhteşem başlangıçtan sonra, bu kadar az başarıyla spora veda etmesi gerçek bir sürpriz oldu diyebilirim. Aslında Alonso'nun beklenen başarılara ulaşamamasına sebep olan tek bir adam vardı: Kendisi!

İsterseniz, öncelikle bandımızı 2006'nın sonuna saralım. Alonso sezon boyu kapıştığı Schumacher'i mağlup ederek tarihin en genç çifte Dünya Şampiyonu olmuştu. 2010'dan beri son sekiz yılda yedi şampiyonluk almış olan Hamilton ve Vettel, henüz F1 pistlerine çıkmamıştı bile. Hatta 2007 yılında F1 pistlerinde yarışacak tek Dünya Şampiyonu kendisiydi.

Üç yıllık bir anlaşma ile 1 numaralı McLaren'in koltuğuna oturan Fernando, önümüzdeki dönemde F1'i domine edebilecek tek aday gibi duruyordu. Aradan geçen 12 sezonda, Alonso kalibresinde bir sürücünün bir daha şampiyonluk alamamış olması, gerçekten incelenmesi gereken bir vaka. Bu vakayı incelerken, ana sebebin Alonso'nun aldığı veya almadığı bazı kararlar olduğunu söyleyebiliriz.

İş hayatında hepimiz, o an elimizdeki verilere göre, daha önceki tecrübelerimize göre, bazen içgüdülerimiz ve hissiyatımızı da işin içine katarak bazı kararlar alır ve bu kararların bize iyi sonuçlar getireceğini umarız. Bir süre sonra, ya aldığımız bu kararların olumlu sonuçlarının tadını çıkarırız; ya da ortaya çıkan olumsuz sonuçlara katlanmak zorunda kalırız. Alonso'nun 2006'dan sonra aldığı kararların sonuçları ise kendisi için, hep hüsran oldu.

İspanyol yıldız, 2005'in sonunda Renault ile ilk şampiyonluğunu almasından birkaç hafta sonra, Fransız takımı ile daha bir yıllık kontratı varken, 2007'de McLaren ile yarışacağını açıkladı. Alonso McLaren ile anlaşırken, muhtemelen Raikkonen veya Montoya'dan birisine karşı yarışacağını hesaplamıştı. Ancak Alonso, takım arkadaşı olarak çaylak Lewis Hamilton'ı buldu. Schumacher'i daha yeni mağlup etmiş, tarihin en genç çifte Dünya Şampiyonu olarak, muhtemelen takımda birinci pilot muamelesi görmeyi bekliyordu. Ama hem Lewis Hamilton beklemediği kadar hızlı ve hazır çıktı; hem de Ron Dennis, çocukluk günlerinden beri himayesindeki Hamilton'ı ikinci pilot rolüne itmedi. Durum böyle olunca, Alonso ile takım yönetiminin arası gerilmeye başladı.

Alonso'nun kendi kariyeri ile beraber, belki de F1 tarihini de değiştiren ilk büyük kararı, 2007 Macaristan GP'sinin sıralama turlarında geldi. Son zaman turunu atmaya zaman kalmaması için Hamilton'ı bekletmesi, kendisine grid'de beş sıra geriye düşme cezası getirdi. Ama daha da önemlisi McLaren'de iç savaş başladı. Devamında Alonso'nun itirafları ile Ferrari hakkındaki casusluk skandalı patlak verdi ve McLaren takımlar şampiyonasından ihraç edilmenin yanı sıra, 100 milyon dolar gibi spor tarihinin en büyük para cezasına çarptırıldı. Alonso ve Hamilton, Ferrari yerine birbirleriyle uğraşmaya başlayınca; her ikisi de bir puan farkla şampiyonluğu Raikkonen'e kaptırdı. Alonso ise, üç senelik kontratını ilk yılın sonunda noktaladı.

Alonso 2008 için Red Bull'un kendisine önerdiği kontratı reddederek hem kendi kariyerini, hem de F1 tarihini ikinci kez değiştirdi; evet Red Bull o aralar bir orta sıra takımıydı, ama 2009'da yönetmelikler değişecekti ve Red Bull Adrian Newey'e sahipti. Evet deseydi, 2010-2013 arasında Vettel'in yakaladığı dört şampiyonluktan kaçı Alonso'ya giderdi acaba?



2008'de çaresiz eski takımı Renault'ya dönen Alonso, Ross Brawn'ın başına geçtiği Honda'nın 2009 için yaptığı teklifi de (2010'da Ferrari'ye gitmek için) geri çevirecekti. 2009'un en hızlı otomobili Brawn'ı Alonso'nun kullandığını düşünün, sonuç belli! Devamında takım Mercedes'e dönüşürken, belki de Alonso ile Schumacher'i takım arkadaşı olarak izleyebilirdik, kim bilir?

Yeniden gerçeklere dönelim. Alonso 2010'da Ferrari'ye gitti ve kırmızılarla ilk sezonunda şampiyonluğu, son yarışta Ferrari'nin taktik anlamda intihar etmesiyle son anda kaybetti. 2012'de ise Alonso, tüm sezon boyu, otomobilin performansının çok üstünde bir yıl geçirmesine rağmen, kariyerinde üçüncü kez, son yarışta şampiyonluğu kaybetmiş oldu. Fakat pilotaj anlamında 2012, belki de Alonso'nun en iyi sezonuydu. Neticede bir türlü gelmeyen şampiyonluk, Alonso'nun sabrını taşırdı ve İspanyol sürücü, daha iki senelik kontratı varken ve hatta Ferrari kendisine iki yıl daha kontrat uzatımı önermişken, belki de kariyerinin son büyük hatasını yaparak 2015'te McLaren-Honda'nın yolunu tuttu. Honda motorunun hem çok güçsüz, hem de dayanıksız oluşuna McLaren'in iyi bir şasi üretememesi de eklenince, şampiyonluk umuduyla başlayan ortaklık, üç senede tek bir podyum bile göremeden noktalandı.

Onun Minardi hariç yarıştığı tüm takımlar (Renault, McLaren, tekrar Renault, Ferrari ve tekrar McLaren) defalarca şampiyonluk almış takımlar. Ama gördüğünüz gibi 2006'dan sonra Alonso'nun aldığı ya da almadığı tüm takım değiştirme kararları, onun hep doğru zamanda, doğru takımda olmasını engelledi. Öte yandan Alonso'nun kıl payı kaçan şampiyonluklarını belki şu şekilde daha iyi anlayabiliriz: 2007, 2010 ve 2012 sezonlarında sadece birer tane daha yedincilik alabilseydi, bugün sporu beş kez Dünya Şampiyonu olarak bırakabilirdi. Tabi iki kez Dünya Şampiyonu bir isme neredeyse 'başarısız oldu' demek de, Alonso'nun gerçekte ne kadar büyük bir sürücü olduğunu gösteriyor bir bakıma.

Neticede İspanyol pilot, emeklilik günlerinde, bir türlü gelmeyen üçüncü şampiyonluğun suçlusunu arayacaksa, aynaya bakmak zorunda kalacak.

Hayalinizdeki Tatil TAVPORT.COM'la Parmağınızın Ucunda!

Dünyanın her yerine uçak biletleri, turlar, otel seçenekleri, havalimanı transferleri ve araç kiralama fırsatlarıyla dört mevsim ayrıcalıklı seyahatlerin adresi **TAVPORT.COM!**



@TAVPORT.com **444 25 75**

TAVPORT.COM



YARIŞÇININ KÖŞESİ

PETER WINDSOR

@f1racing_tr
facebook.com/f1racingturkiye

FORMULA 1 İÇİN HIZLI ÇÖZÜMLER

Temmuz yazısında bahsettiğim gibi F1 grid'ine yeni ulusal kahramanlar çıkarmanın önemine değinmiştim. Ama her şeye rağmen bunun birkaç yıl alacağını kabul etmek zorundayım.

KISA DÖNEMDE YAPILMASI GEREKENLER

2019 Kuralları'ndan çok etkilendiğimi söyleyemem. Çünkü akıllı F1 mühendisleri, önümüzdeki altı ay boyunca kaçınılmaz olarak bu dezavantajlı durum için sıkı çalışacaklar ve bir aracın diğerini yakından takip etmesi yine zor olacaktır. 2017 sezonunun başında Bernie araçların daha kolay kullanılabilir olmaları için hiç düşünmeden, daha hızlı hale gelmeleri için strateji gurubunda Pat Symonds'ı görevlendirdi. Bernie Ecclestone'ın bu tür işleri çok umursamadığını anlayabiliyorum. Peki strateji grubu bunu neden kabul etti? Hâlâ bu yanlışın üstesinden gelmeye çalışıyoruz. Her neyse, eğer gelecek yıl için hızlı bir çözüm arıyorsak, yarışları geliştirmek adına üç adet önerim olacak.



DRS şüphesiz geçişlerin artmasına yardımcı oldu, ama hâlâ birçok pistte çok fazla DRS alanı var.

SANAL GÜVENLİK ARACINI KALDIRMAK

Bunun güzelliğini anlayabiliyorum. Çünkü güvenlik aracını piste sokmaktansa, VSC'yi daha hızlı aktive edebiliyoruz. VSC periyodunda delta zamanını hesaplayıp pilotun pist üstü konumuna bakarak, pilota zekice avantajlar sağlayabiliyoruz. Güvenlik aracına sahip olmamızın nedenlerini hatırlayalım. Bernie Ecclestone tarafından 1993 yılında hızlıca Indy Car'ın popülaritesinin artması ve Nigel Mansell'in Indy tercihine karşı bir karşı cevaba ihtiyacı vardı. Cevap basitti, F1'in tempoyu belirleyen (pace car) aracı olacak güvenlik aracına. F1'in başlarında, pace car tempoyu belirlemekten başka bir işe yaramıyordu. Zamanla F1 güvenlik aracı işin sadece bir parçası değil, aynı zamanda Mercedes markası tarafından finanse edilen bir gelir kaynağı haline geldi. Tabii ki Spa türü pistlerde tur yiyen araçların turunu geri alıp, ön gurubu yakalaması için uzunca bekleme süreleri gibi birçok teknik problem vardı. Genel anlamda 24 yıl boyunca güvenlik aracı kuralı iyi çalıştı. Araçları starta hazırlamak, pilotlar ve pist üstü görevlilerin güvenliği için eşit oranda başarılı oldu. Sanal güvenlik aracı ortaya çıktığında, yani üç yıl önce, kimsenin onun hakkında olumsuz düşündüğünü hatırlamıyorum. Sürücüler bunun daha adil olduğunu, özellikle Japonya'da Jules Bianchi'nin kazasıyla tetiklenen VSC'nin daha hızlı ve güvenli olacağını düşündü. Bana göreyse, kimselerin bilemeyeceği başka bir noktaya gelindi. Tüm güvenlik aracı sistemi aslında çok önemli bir bileşenini kaybediyordu. Gridi yeniden toplama yetisini. Ama ana tema güvenlikti. Bunu kim tartışabilirdi? Ancak birilerinin artık işe el koyması gerekiyor. Çünkü ciddi bir imaj problemimiz var. Bunun da en büyük sebebi yakın yarışların olmaması ve geçiş problemleri. Kuşkusuz güvenlik aracı piste çıkmak için zaman harcayacak, tur yiyen araçların gerçek pozisyonlarını bulmaları beklenecek ve yeniden start verildiğinde hikaye yeniden yazılacak.

MAVİ BAYRAKLARI KALDIRMAK

Eski bir bayrak hakemi olarak, bunu söylemek aslında doğama aykırı ve bu şeyi savunmaya pek istekli olmadığımı fark ettim. Ama eğer yeterince geçiş manevrası yapamıyorsak, öndeki geçit törenini yıkmak için yavaş araçları kullanabiliriz. Yine de pistteki yavaş araçları geçmenin, hiçbir zaman güvenli olmadığını söyleyen ilk insanım. Tur yiyen sürücü, tur yemeden hemen önce elektronik mavi bayraklara maruz kalmadan, telsizden basit bir uyarı

FOTOĞRAFLAR: LAT ARCHIVE; SUTTON IMAGES. ILLUSTRATION: BENJAMIN WACHENJE.



Sanal güvenlik aracını devreye sokmak çok kolay ama grid'i toplamaya yardımcı olmuyor.

alıyor; yoldan çekilirken yaklaşık 10-15 saniye süre kaybediyor. 1976 Kanada GP'sinde James Hunt arka grubu stratejik olarak kullanarak kazanmıştı. 1978 Brands Hatch'de de Carlos Reutemann, Niki Lauda'yı geçip arka grubu kullanarak yarışı almıştı. Tamam, 1982 Zolder'de Jochen Mass, Gilles Villeneuve ile temas yaşadığında, muhtemelen bunun nelere mal olacağını bilmiyordu. Tabii ki pilotların aynadan arka taraflarında ne olduğunu umursamadan, tam olarak kafalarına göre istediklerini yapmalarını önermiyorum.

> **“BU BİR SANAT. BÜYÜK PİLOTLAR DAİMA RAKİPLERİ İÇİN EN FAZLA SORUNA NEDEN OLACAK ANDA HAREKETE GEÇERLER.”**

Söylemek istediğim şu ki, baskı daima yarışın sonlarına doğru orta gruba yaklaşan liderin üzerinde olmalı; lider etkileyici biçimde bu grubun içine girerek geçiş yapmalıdır. Çünkü bu bir sanat. Bu sanatın en önemli hamlesi, Stirling Moss, Jim Clark, Jackie Stewart, Alain Prost gibi sürücülerle bağdaştırdığımız, en büyük rakibiniz için en fazla soruna neden olacak anda harekete geçmektir. Hatta buna Lewis Hamilton'ın GP2 günlerini de katabiliriz. Elbette yavaş giden ve aptalca şeyler yapan yavaş pilotları cezalandırmalıyız. Ama bırakın onun dışında yarışsınlar. Yarışmak için yeterince aracımız var; bırakın hepsini kullanalım.



Mavi bayraklar uzun zamandır kullanılıyor. Belki de artık pilotlara yavaş araçların arasında dans etme fırsatını vermenin zamanı gelmiştir.

DRS'Yİ KALDIRMAK

Pistte kendi kuyruklarını kovalıyorlar. Benzer şartlarda yapay olarak geçiş yapıyorlar. Bunu fazlasıyla abarttık. Montreal gibi yere basma gücünün düşük olduğu pistlere fazladan DRS alanı ekledik. Aslına bakılırsa DRS yani, sürtünme düşürme sistemi gerçek yarışla hiçbir ilişkisi olmayan belirleme ve aktivasyon bölgeleri ile bir veba gibi kendi kendini yutuyor. Kısa vadede durum bu; peki ya orta vadede? Her şey tamamen sürücüler ile alakalı olacak. Her zaman söylediğim gibi F1'de temel olarak Çinli, Birleşik Arap Emirlikleri'nden, Amerikalı, Hintli ya da Güney Amerikalı sürücülerin bu yeni çağda görev almasında yanlış bir şey görmüyorum. Sadece işleyen bir sisteme ihtiyacımız var.



EAU ROUGE

ELİF BEKFELAVİ

@elif_bek

BU KÖŞE EAU ROUGE KÖŞESİ, PEKİ NEDEN?

F1 Racing'in Türkiye'ye geri döneceğinin müjdesi gelir gelmez bir telaş aldı tüm ekibi. Son sayının üzerinden bir hayli zaman geçmiş ekibe yeni isimler katılmıştı. Buralarda bir köşeye sahip olmak ise bambaşka bir heyecandı. Benim için en zor süreç köşenin ismini bulmak oldu, itiraf ediyorum. Öyle ya hem yeni bir şey olmalıydı, hem farklı bir şey. Hem geleneksel, hem değişimi vurgulayan, hem kadın eli değmiş (bu gereksiz kabul ediyorum!) hem de nasıl diyeyim daha önce kullanılmamış. Kıymetliydi, özeldi. Hem tutkumu yansıtmalıydı biraz da beni yansıtmalıydı. Ve bunun gibi bir sürü duygu... Bir gece bayağı geç bir saatte Kara Bayrak sayfamızın yazarından bir mesaj düştü; "Eau Rouge olsun!" Olsundu tabii. "Evet ya, nasıl da düşünemedim" diye hayıflandığımı hatırlıyorum. O gece saatlerce düşündüm. Spa'ya en son 4 yıl önce gitmiştim. Teknolojinin gözünü seveyim, tek tuşla açtım çektiğim tüm fotoğrafları. Saniyesinde o günlere gittim. Hani heyecanı hep göğsünde hissettiğini söyler ya insanoğlu. Bence heyecan göğsünde başlayıp boğazına doğru çıktığı o bir kaç saniyede tanımlanıyor. Aynı Eau Rouge'u tırmanmak gibi! İşte bundandır bu köşenin isminin bu kadar içime sinmesi, tereddütsüz kabul etmemin sebebi budur.

Yıl 2011, ilk kez Belçika GP'si deneyimim. Bütün ekibe kalacak otel bulmuştum. Ancak yarış hafta sonuna Cumartesi gecesi kendim için hâlâ bir oda bulamamıştım. Hiç unutmuyorum pistin basın merkezinde iş yetiştirmeye çalışırken bir yandan da tek gecelik oda arıyorum. Ancak bulmak imkansız. Ekip bile pistten 45 dakika uzaklıkta bir mesafede kalıyor. Alman gazeteci arkadaşım her şey yolunda mı diye sorduğunda akşam kalacak bir odamın olmadığını söyledim. "Ben çok eski bir otelde kalıyorum, otel dolu ancak dilersen senin için bir oda daha olup olmadığını sorabilirim" dediğinde boynuna atlamıştım. Hem de henüz odanın müsaitliği kesin olmamasına rağmen! O kadar çaresiz kaldığımı çok az hatırlarım. Akşam pistten ayrılırken arkadaşım arabasını sıkı takip etmemi tembih ettiğinde içimden "Hadi canım sen de, çocuk muyum kaybolsam ne olur ki" diye geçirdiğimi hatırlıyorum. Ne kadar ayıp değil mi? O kadar haklıymış ki; önce pistin yakınındaki ormandan geçtik zifiri karanlıkta. Ardından otobana bağlandık. Spa şehrine vardığımızda trafik sıkışıktı. "En azından şehrin içinde olacağım" diye içimden geçiriyordum. Derken şehirden tekrar uzaklaşmaya başladık. Öndeki araba sola sinyal verdiğinde kırmızı ışığa yaklaşıyorduk. Işıkta beklerken son kez ışık göreceğimi bilemezdim ki zaten! O kırmızı ışığın ardından yaklaşık yarım saat boyunca ormanın gerçekten içinden sert virajlı bir yoldan kıvrıla kıvrıla ilerledik. Bildiğim tüm duaları okuduğumu söylememe gerek yok herhalde... Sonunda tekrar küçük bir kasabaya geldiğimizi belirten trafik lambasında duruyorduk ki telefonum çaldı. "Karşıda gördüğün minik bina otelimiz Elif, sen önüne park et, valizin var, ben arabayı koyacak bir yer bulmalıyım" dedi Frank. Aracı park edip valizimi indirdikten sonra otelden çok, erken kapatmış bir restorana benzeyen binanın önünde bekledim. Frank cebinden ucunda tokmak sallanan eski bir anahtar çıkardı ve gülmeye başladı: "Seni kaçırmadım korkma, burayı bir aile işletiyor. Aile aynı zamanda bu binada yaşıyor. Geç geleceğimi bildiklerinden yedek anahtarı bana verdiler. Senin oda numaran 8. Zor durumda kaldığını söyleyince artık kullanılmayan ve aslında satışı olmayan bir odayı senin için hazırladılar. Bir gecelik idare edeceksin değil mi?" Artık nasıl şaşkınlıkla baktıysam!

Bu köşenin adına ilham veren Eau Rouge Virajı, motorsporları dünyasında çok özel bir yere sahip.



İçeriye girdikten sonra gerçekten de restoran olan yerin hemen arkasında bir merdiven belirdi. Merdivenin arkası ise labirentin başladığı yerdi. Benim valizimle birlikte 8 numaralı odayı bulmam biraz sürdü. Çünkü odanın kapısında 8 numaranın sökülmüş olabileceğini düşünemedim. Bir yandan odayı ararken bir yandan duvarları ve objeleri incelemek de oyaladı beni, otel 1930'lardan bir set gibiydi. Aynı kapının önünden 3 kez geçtikten sonra en nihayet anlayabildim! Bu arada avucumun içinde duran anahtarın ucunda da kocaman bir tokmak vardı. Anahtarı çevirip odanın kapısını açtığımdaki o duyguyu asla unutmuyorum. Eski bordo kadife perdeler, ceviz bir dolap ve mis gibi portakal çiçeği kokan yatak örtüleri... Bütün bu yorgunluğa değmişti. Oda eski ama anılarla doluydu. Ertesi sabah erkenden kahvaltıya indiğimde evin, pardon otelin torunları merdivenlerde pijamalarıyla koşturuyor, büyük anne kahvaltı hazırlıyordu. Minicik tabaklar, çok eski fincan takımları, kahve kokusu ve taze sıkılmış portakal suyu; "bonjour mademoiselle!" O minik fincanı avuçlarımın içinde tutarken "bir daha gelirsem yine burada kalırım" diye içimden geçirdiğimi hatırlıyorum. Ve öyle de oldu, 2014'te yine aynı otelde konaklamıştım. Gece geldiğimiz o karanlık yoldan geri dönerken epeyce oyalanmıştım. Eau Rouge'u anlamak istiyorsan eğer Raidillon Virajı'nın altından akan ve ikinci viraja ismini veren kırmızı dereyi, o ağaçları, toprağı, yağmuru, Ardennes ormanına girmeden önceki bozkır alanı anlamalıydım çünkü. İçinde var olmayı özümsemeliydim. Yoksa o heyecan göğsümden nasıl boğazıma çıkardı ki?

Yazar bu yazıyı Belçika GP'sinin koşulduğu akşam yazdı. Yarışı izlerken hafızasında kalanları bulması çok zor olmadı. Her yarış öncesi medya ekibi için bir kitapçık hazırlanır. İçinde pistin tüm özellikleri, varsa yenilikleri, tarihçesi anlatılır. Bu sene Spa Pisti'ni anlatan sayfa aynen şu cümlelerle başlıyordu; "1920'lerin başında, Francorchamps bozkır tepeleri olan huzurlu bir kasaba gibi görünüyordu." Bu kitapçığı hazırlayanlar da, pist yöneticileri de yazar gibi düşünüyordu demek ki... Yarışı, hızı, virajları, teknik tüm bilgileri vermeden önce ruhu anlamak gerekiyordu...

Teşekkürler dostum, teşekkürler Korhan...

F1 RACING

ŞİMDİ

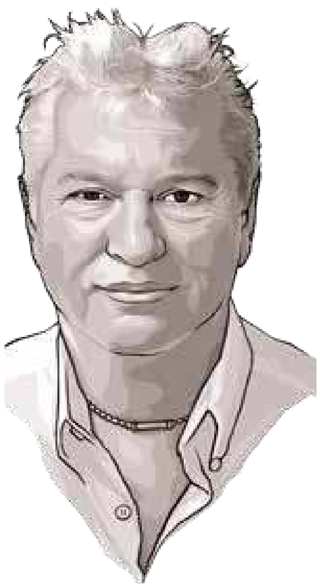
DİJİTAL OLARAK

TURKCELL

DERGİLİK'TE

HEMEN

İNDİRİN



KAPUT ALTI

PAT SYMONDS

@f1racing_tr
facebook.com/f1racingturkiye

KİMLERİN HIZLANMAYA İHTİYACI VAR?

Yaz arasını takip eden günler, takımların teknik gelişimlerini incelemek adına iyi bir dönemdi. Bir yıl önce, takımlar normalde daha geç duyurulan yeni 2017 aerodinamik kuralları için sıkı bir biçimde çalışarak, fırsatları en iyi şekilde değerlendirmeye çabaladılar. Geliştirme çalışmaları belirli alanlar üzerinde olsa da, başta alınan mimari kararlar engelleri ortadan kaldırdı. Dersler çıkartılmış, yeni sınırlar keşfedilmeye başlanmıştı. Gelin bu yılın ortasına gelmişken kazananlara ve kaybedenlere beraber bakalım.

FERRARI

Hibrit motorların 2014 yılında F1'de ortaya çıkışı Mercedes için çok büyük bir avantaj sağladı. Fakat bir noktadan sonra bu liderlik yavaş yavaş eriyerek, Ferrari motorunun ve hibrit sistemin verimliliğinin de artması ile hemen hemen ortadan kalktı. Mercedes ile rekabet edebilmek adına, iki farklı aerodinamik program ile lastiklerin ve farklı hamurların geniş çalışma aralığı üzerine etki eden faktörler üzerine geliştirme çalışmaları yapıldı. 2017 teknik kurallarında



Bazı takımlar için gelecek sezonun hazırlıkları ufaktan yapılsa da, çoğu takım adına sezon içinde teknik gelişim devam ediyor.

barge-board alanında planlı bir değişiklik vardı. 2017 yılı boyunca Ferrari, 2018 aracında bunu beklenmedik şekilde kullanabileceğini fark etti. Bu aerodinamik gelişimi, üstün lastik kullanım avantajı ile birleştiren Ferrari, son derece istikrarlı bir biçimde hak ettikleri sonuçları almaya devam ediyor.

MERCEDES

Mercedes'in hakimiyeti azalsa da üstünlüğünü koruduğuna inanıyorum. Bu tür zamanlarda takımın pragmatist teknik direktörü James Allison'ın, pit alanında en iyisi olduğunu öne sürüyoruz. Mercedes bu yıl ayaklarını daha sıkı yere basarak devam ediyor. Takım 2018 yılında geçmiş dört yıl boyunca sürdürdüğü dominant dönemin bir getirisi olarak, bu durumun zayıflıklarını gizlediğinin farkında. Ama takım sezon boyunca kazanma kabiliyetini sürdürmek adına, sistematik ve bilimsel yolları uygulamaya devam ediyor.

RED BULL

Bu takımın yarışma şeklini, onlarla rekabet ettiğim dönemden beri ne kadar nefret etsem de seviyorum. Zayıflıklarını kavramak konusunda yüksek sesli olabiliyorlar, ama bunu da kendilerini her alanda zorlayarak yapıyorlar. Her ne kadar lastik kullanımı açısından kafa karıştırıcı bir durumda olsalar da, özellikle iyi bir şasiye sahip olduklarını düşünüyorum. Avusturya'da baskı altında olmayan Max Verstappen'in aşırı iyi gözüken lastik kullanımına karşın, Daniel Ricciardo'nun aracını fazla zorlamasının da bir sonucu olarak yarış dışı kalması bazı şeyleri gözden geçirmeye sebep oldu. Bu aracın karakteristik olarak lastiklere karşı termal bir hassasiyeti miydi? Belki de. Ama ne olursa olsun RB14 düzlüklerde yavaş kalsa da, yavaş ve orta hızlı virajlarda tüm grid'den daha iyi gözüktü. Yine de düzlük performansı, diğer iki rakibinin oldukça gerisinde.

RENAULT

Takımın yeniden inşası devam ediyor ve bu takımla yıllarını harcamış biri olarak hiç şüphe yok ki, onların dirilişini görmek bana özel bir haz veriyor. Tıpkı benim dönemimde olduğu gibi iyi bir ekip çalışması, her departmanın birbirine olan saygısı, performansın bütününe katkı sağlıyor. Bu takım süper-starlardan değil, bir sürü yıldızdan oluşan bir takım. Elbette aynı güç ünitesine sahip olan Red Bull'un onları göz önünde tuttuğu söylenebilir. Ancak Renault hâlâ yapılanma sürecinde olan bir takım. Gidilecek çok yol olmasına rağmen, daha önce yaptıkları gibi şaşalı yıllarına geri döneceklerdir.



İstikrarlı bir aero programı, lastik kullanımı ve güç ünitesindeki geliştirmeler, Ferrari'nin hızlanmasındaki en büyük etken.



Pragmatist yaklaşım Mercedes'in başarısının anahtarıdır. Sürekli başarılı araçlar tasarlamalarındaki en büyük etken bu.



Red Bull yavaş ve orta hızlı virajlarda en iyisi ama düzlüklerde güç ünitesi performansı rakiplerinin gerisinde.

> "FERRARI DİĞER EKİPLERE NAZARAN İSTİKRARLI AERO PAKETİ VE LASTİK KULLANIMI AÇISINDAN EN ÇOK GELİŞME GÖSTEREN TAKIM KONUMUNDA."

HAAS

Yeni bir takım olarak başarıları alkışlanmalı. 2010 yılında yeni takımlar için önerilen modelden daha iyi bir iş çıkardıkları açık. Peki bu başarının arkasında yatan gerçek ne? F1'i diğer büyük serilerden ayıran tanımlayıcı faktör içinde, daha hızlı bir aracın tasarımında ve gelişiminde, zeki ve entelektüel özelliklerin varlığıdır. Peki ya bunun sınırları nedir? Görüşler farklılık gösterir, fakat Haas takımı akla uygun bir biçimde bunlardan faydalanmayı başardı. Bu yaklaşım aynı zamanda F1'deki başarılarında da iyi bir örnek oluşturuyor.

FORCE INDIA

Geçtiğimiz iki yıl boyunca belirledikleri standartlara göre Force India hayal kırıklığına uğramış olmalı. Takımın ufak bütçesinde hesaba katması gerekenler var. Arzu ettikleri bütçe seviyesine gelmeyi planlıyor olsalar da, bunlardan ancak gelecek yıllarda ekonomik verimliliği rekabet avantajına dönüştürerek fayda sağlayabilirler.

MCLAREN

Analiz edilmesi en güç takım McLaren. Herkes takımın geçmişine saygı duyuyor, ama sezon başındaki sonuçlar yanıltıcı olabiliyor. Geçen yıl Honda'nın güç ünitesinde, özellikle düzlüklerde yavaş kalışının nedenlerini bulamaması, takımın Renault ile anlaşmasında en büyük etkendi. Takım içinde yapılan yönetimsel değişiklikler belki bir cevap olabilir.

TORO-ROSSO

McLaren'e gitmekte olan James Key ve ekibine büyük bir sempatim var. Bu yıl Honda motoruna geçme kararı alan takım gerileme riski ile karşı karşıyaydı. Ama savaşçı ruhlarını göstermeye devam ediyorlar ve ben buna gerçekten hayranlık duyuyorum.

SAUBER

F1'in 2020 sonrası amaçlarından birisi de, ufak takımlara bu sporda hayatta kalabilme fırsatı yaratmak. Takım bu fırsatı değerlendirmeye oldukça niyetli gözükürken, şampiyonadaki pozisyonları gelişimlerini yansıtmıyor. Yine de rakiplerinin saygısını kazanmış görünüyorlar.

WILLIAMS

Kime sorsak herkes Williams takımının başarılı olmasını istiyor. Ama bu çöküşün sonu yok gibi. 2017'ye dördüncü en iyi araç olarak başlayan takım aracı geliştiremeyerek çuvalladı. 2018 ise bir felaket ile sonuçlanmak üzere. Umutlarını tamamen 2021 sonrası F1 ekonomik modeline bağlamış olan takım, bu model üzerinde yeterliliklerini göstermek ve bu fırsatlardan faydalanarak gelişmek zorunda olacak.

FOTOĞRAFLAR: GLENN DUNBAR; STEVEN TEE; STEVE THERINGTON; SUTTON IMAGES. ILLUSTRATION: BENJAMIN WACHENJE



KONUK YAZAR

Siz de editör kadromuz tarafından belirlenen "Ayın Konusu" hakkında yazarak, sayfalarımıza misafir olabilirsiniz. Twitter adresimizden açıklanacak ayın konusunu takip edebilirsiniz.

@f1racing_tr tr.info@motorsport.com

ALONSO'NUN F1'DEN AYRILMA KARARINI NASIL BULUYORSUNUZ? SİZCE ÜÇLÜ TACI KAZANABİLECEK Mİ?

YAZI ERK KURBAN

Her şey 2001 yılında babama bizim neden bir arabamız olmadığını sormamla başladı. O zaman 4 yaşındaydım, babam sağ olsun beni kırmadı ve döneminde oldukça ekonomik ve mantıklı bir araba olan bir Renault Megane aldı.

2005 yılının sonlarına doğru artık 8 yaşındaydım. Hâlâ otomobilleri çok seviyor ve ilgi duyuyordum, ancak bu ilgi onlara bakmaktan çok da öteye geçmiyordu. İşte tam o sıralarda, doğal olarak favorim olan marka Renault'nun, televizyonlarda reklamlarının sonunda "Renault 2005 Formula 1 Dünya Şampiyonu" diye bir ifade çıkmaya başlamıştı.

Eve alınan gazetelerden Formula 1'i takip etmeye başladım. Evde kimse bu konularla ilgili olmadığı için her şeyi kendi başıma öğrenmiştim. Bir sene daha geçmiş, bu sefer reklam sonunda çifte dünya şampiyonluğunun müjdesi verilmeye başlanmıştı. 2007 yılında CNN'de bir yarışa denk gelmemle Formula 1'i televizyondan takip etmeye başlamıştım. Her ne kadar Renault beni izlemeye ittiyse de, onların o dönemdeki zayıflığı beni Fernando Alonso'yu desteklemeye yöneltti. İşte birçok taraftarın ayrım yaşadığı kısmı ben 2007'de yaşamıştım, takım mı yoksa pilot mu tutmalıydım, sonuç belliydi artık bir pilot taraftarıydım.

O zamanlardan aklımda en net kalan şey, Brezilya GP'sinde anlık şampiyona tablosunun turdan tura değişmesiydi; bu spordaki ilk büyük üzüntümü de o yarışta yaşamıştım. 2008 ve 2009 yıllarında Alonso yavaş Renault'da yarışıyordu ancak bu beni ne yarışları izlemekten ne de Alonso'yu desteklemekten alıkoymadı; her ne kadar detayını o zamanlar bilmesem de 2008 Singapur GP'si bu 13 yılda en mutlu olduğum günlerden biriydi. 2010 yılı benim için Alonso'nun "desteklediğim pilot"tan, "izlediğim için kendimi şanslı saydığım efsane"ye dönüşümünün başladığı yıldı. Eminim birçok taraftar, kimi desteklerse desteklesin son 10 yıldaki en çekişmeli ve eğlenceli sezonun 2010 olduğunu düşünüyordur. 5 pilotun şampiyon olma ihtimali ile geldiği son yarışta Alonso, Petrov'u ve birçok kişi tarafından sıkıcı olarak nitelenen Yas Marina Pisti'ni yenememiş ve şampiyonluğu 4 puanla kaybetmişti. O sırada 13 yaşında olan ben bütün yarışı takip etmiş, yarış sırasında Alonso pite gelince notlarıma "çok erken" diye yazmıştım. Ne yazık ki binlerce dolar maaş alan pit duvarı 13 yaşındaki çocuğun fark ettiği bu gerçeği görememişti o gün.

Yarış bitince hüngür hüngür ağladım, babam bana "Erkekler ağlamaz, niçin ağlıyorsun?" demişti. Ona sebebini nasıl açıklayabilirdim ki? Binlerce kilometre ötede ömrüm boyunca görmediğim bir kişi, otomobillerin bir pist etrafında "dönüp durduğu" bir yarışta şampiyonluğu kaybetmişti. Evet, ona bunu açıklayamazdım. O gece oturup şampiyon olan Red Bull'un başarısının arkasındaki ismi araştırmıştım. "Adrian Newey" İngiliz yarış araçları tasarımcısı, uçak mühendisliği mezunu. O gün Fernando Alonso hayatımı belirlemişti. Hep F1 dünyasının içinde olmak isteyen ben yıllar önce pilotluk hedefimin mümkün olmadığını anlamıştım. Bu da beni mühendis olmaya itmişti. Şükürler olsun ki bugün mühendislik okuyorum.



Alonso, F1 fanları içerisinde tüm dünyada özel bir yere sahip olmayı başardı.

2011 yılı nispeten sessiz bir yıldı. 2012 yılında en iyi 4. araç ile neredeyse şampiyonluğu alacaktı, ancak şanssızlık onun yakasını bırakmamıştı. Açıkçası sonraki 2 sene hakkında aklımda kalan çok net bir anı yok. 2015 yılında Mclaren Honda efsanesinin Alonso ile dönüş haberine kadar, hiçbir şey ne beni ne de başka Alonso taraftarını heyecanlandırmıştır diye düşünüyorum.

Red Bull dominasyonundan daha kötü bir dominasyon, tam da Mclaren Honda döneminde başlamıştı aslında. Honda spora yeni bir heyecan katar diye hepimizde bir beklenti oluşmuştu. Bir Alonso hayranı olup, onun şampiyon olduğu bir yarışı canlı olarak izleme fırsatı yakalayamamış olan ben ise ümitle 3. şampiyonluğu bekliyordum. Ne yazık ki nasip değilmiş.

Yine de Alonso umutlarımızı hiç boşa çıkarmadı, çoğu pilotun bırakıp gideceği yerde o kaldı ve hep savaştı, hiç ama hiç pes etmedi. Ama şampiyon da artık yorulmuştu, onun gibi azimli ve mücadeleci bir ruh artık Formula 1'de aradığı rekabeti bulamıyordu. Geçen sene Indy 500 yarışına giderek bunun ilk sinyallerini vermişti aslında. Alonso yıllardır karakteri, azmi ve çalışkanlığı ile kendini Formula 1 dünyasına kanıtlamış bir insandır. Onun bu kalitesi ilerleyen yıllarda onu yer alacağı organizasyonlarda başarıya taşıyacaktır. Onun Üçlü Tacı elde edeceğine olan inancım tam, çünkü ben zaten yıllardır Alonso'yu desteklerken imkansıza inandım ve onun imkansızları başardığını gördüm. Tıpkı 2012'de Valencia'da yaptığı gibi.

Ben henüz 8 yaşında bir ilkokul öğrencisi, sen ise dünyanın en genç Dünya Şampiyonu olarak başladığımız F1 yolculuğunu sona erdirirken, sen artık grid'in en çok saygı duyulan tecrübeli pilotu; ben ise 21 yaşında bir mühendislik öğrencisiyim. Sen yeni ufuklara, yeni başarılara doğru ilerlerken, hayatını belirlediğin belki de binlerce kişiden birisi olarak ben hep seni destekleyeceği Fernando. Daha güzel günlerde görüşebilmek dileğiyle. AVANTI FER!!!



DOBRA DOBRA



JAMES ALLEN
@JamesAllenonF1
facebook.com/f1racingturkiye

KENDİ F1 TV'NİZİ YÖNETİN

Modern spor ve eğlence sektörünün gerçeklerinden biri, artık izleyicilerin yaşadıkları tecrübeleri daha da kişiselleştirmek ve özelleştirmek istemeleri. Bu trend daha da popüler olacağa benziyor.

Aslında bu, Ferrari F1 eski takım patronu Stefano Domenicali tarafından yapılmış bir tespit. İtalyan spor adamı, genç jenerasyonun sade bir yolcudan ziyade, hikayenin kahramanı olmak istediğini söylüyor ve son yıllarda artan 'selfie' kültürünü buna örnek gösteriyor.

Ancak örnek olarak bir izleyici, Formula 1 Grand Prix'si yayınını ne kadar kontrol edebilir? Evet, ikinci bir ekrandan temel lastik bilgilerini ve tur zamanlarını gösteren F1 aplikasyonunu göz ucuyla inceleyebilir ya da takımları Twitter'dan takip edebilirsiniz. Peki yapabilecekleriniz bunlarla mı sınırlı?

Ross Brawn ve ekibi, bu konuda el değmemiş çok büyük bir potansiyel olduğunun farkına vardı. Magneti Marelli'nin eski motorsporları operasyonu sorumlusu Roberto Dalla ve şimdilerde McLaren Teknoloji'de çalışan Rodi Basso'yu işe aldı.

Her iki isim de spor, data ve eğlence sektörünün farklı alanlarında çalışıyor. Dalla, F1'in zengin veri tabanını didik didik ediyor.

Hem Dalla hem de Basso; hemen hemen herkesin ulaşabileceği tur zamanlarına, canlı yayınlara, takım telsizlerine, seslere ve GPS pozisyonlarının yanında geçmiş yılların yarışlarına da sınırsız erişime sahipler. Vettel'in Budapeşte'de Bottas'ı geçmeye çalışmasını ve geçtiğimiz üç yılda buna benzer olayların ne gibi sonuçlar doğurduğunu anında karşılaştırabilmeyi düşünün.

Burada, takımların ellerinde tuttuğu bir define de var: Otomobilin nasıl tepkiler verdiği, viraj hızları, vitesler, direksiyon açıları, G kuvveti ve diğerleri... İşin stratejik tarafıyla yakından ilgilenen fanlar; lastik performansı ve pilotlar arasındaki farkların sosyal medyada strateji seçenekleriyle işlenebileceğinin farkındadır. Bunun gerçekleşmesi şimdilik pek mümkün görünmüyor ancak Formula 1'in yayın operasyonları ekibi, Biggin Hill'de bir sonraki infotainment (eğlenceli bilgi) dalgasını bekliyor.

Formula 1'in eşsiz bilgi denizi, seyir zevkini artırmak için kullanılabilir.



Ayrıca pilot ve pit ekibi başta olmak üzere, genelde yayınlarda gösterilmeyen ancak fanları spora daha da yakınlaştırabilecek insan temelli datalar üzerinde de çalışılıyor.

Britanya GP'si hafta sonunda Brawn ve Lewis Hamilton'la birlikte kitle temelli bir çalışmanın başlangıcının temellerini attık. Başvurular Ağustos ayının başında kapandı ve sonuçlar da Ekim ayında Austin'de koşulacak ABD GP'si hafta sonunda açıklanacak. Kazanan 50.000 Amerikan Doları ve Austin'de VIP tecrübesinin yanı sıra, ürettiği fikrin (eğer mümkünse) bir modelini/maketini alacak ve bu fikir, Formula 1 yayınlarında kullanılacak.

Brawn'ın görüşleri şöyle: "Bu girişimle birlikte fanlara 'Modern bir Formula 1 izleyicisi neler görmek istiyor?' diye soruyoruz. Seyir zevkinizi ve F1'e olan tutkunuzu artırmak için nasıl bir menü istersiniz? Fikirlerinizi bizimle paylaşın ve biz de onları gerçeğe dönüştürelim. Bu yarışmanın galibi zaman içinde fikrinin büyüdüğünü, yayıldığını ve fanların ulaşımına açık olduğunu görecek."

Formula 1, Mercedes AMG Petronas Motorsport ve Tata Communications'ın başını çektiği grup, başta bilişim teknolojileri alanında çalışan insanların başvurduğu bu yarışmayı mümkün kıldı.

Gelecekte her türlü teknik yeteneğe sahip insanların, bu tip yarışmalarla birlikte modern spor izleyicilerinin trendlerini hayata geçirebilecekleri bir platform oluşturulacak.

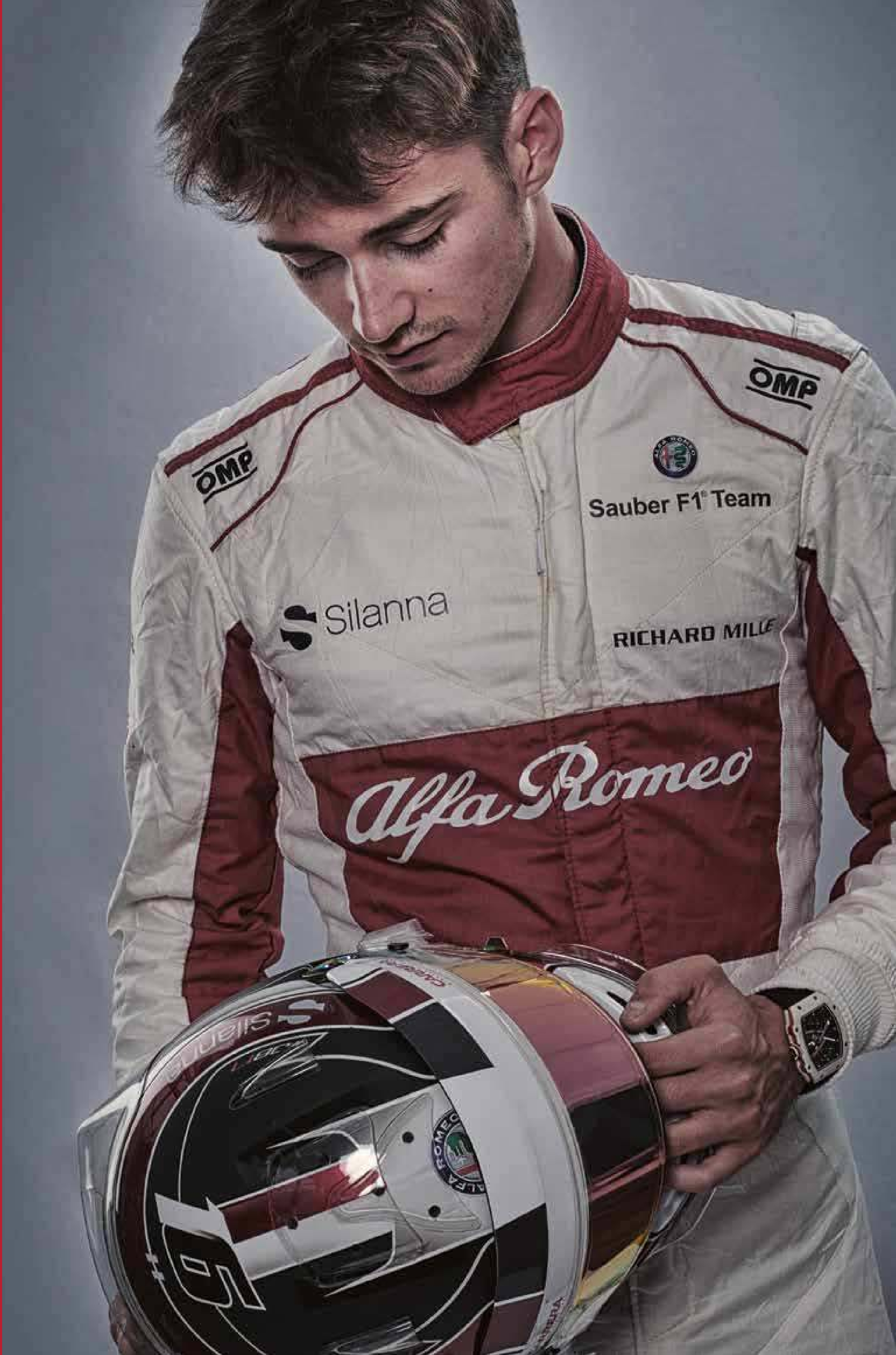
Brawn'ın şu sözleri de önemli: "F1'i nasıl sunduğumuzla ilgili yeni bir anlayış, yeni bir felsefe var. İyi olan şeyler elbette kalacak çünkü kemik kitleyi kaybetmemeliyiz. Ancak farklı teknolojilerle birlikte yeni fanları cezbedebilmeli ve neye ihtiyaçları olduğunu anlayabilmeliyiz."

Burada anahtar nokta; ideal seyir zevkine ulaşabilmek adına, yoğun bir içerikle birlikte nelerin elenebileceğine doğru karar verilmesi. Ardından gelen adım ise, seyri kişiselleştirmek ve sporu daha açık bir şekilde anlayabilmek için görsel olarak en iyi tasarımları yakalayabilmek olacak.

Bu, Formula 1 1990'ların sonunda ve 2000'lerin başında dijital süper sinyali denediğinde (F1 Digital+) pek de iyi sonuçlanmamıştı, ancak bunun temel sebebi zamanının ötesinde oluşuydu. O zamanlar izleyici, sadece uzman bir spiker eşliğinde yarışını izlemek istiyordu.

Bugün ise bambaşka bir dünyada yaşıyoruz. F1

LORENZO BELLANCA; GLENN DUNBAR; SUTTON IMAGES. İLLÜSTRASYON: BENJAMIN WACHENJE


OMP
OMP
Sauber F1® Team
Silanna
RICHARD MILLE
Alfa Romeo



SEÇİLMİŞ KİŞİ

Uzun süredir sporu domine eden isimlerin yaşlanmaya başlamasıyla birlikte, F1'de jenerasyon değişimi yavaş yavaş şekilleniyor. Genç Charles Leclerc de, bu isimlerin en ön planda olanı. Kimi Raikkonen'den boşalacak olan Ferrari koltuğuna oturmasına kesin gözüyle bakılıyor. Bu, Formula 1'in size verebileceği en çetin görevlerden biri olacak...

YAZI
ANTHONY ROWLINSON
PORTRELER
ADRIAN MYERS

Bir yarış haftasında, Perşembe gününün öğleden sonrası. Lewis Hamilton son yıllarda etrafını çepeçevre saran kalabalıktan aldığı güçle basın toplantısında kendinden gayet emin gözüküyor. Rekabetçilik anlamında hâlâ kendi zirvesinde olan bu 33 yaşındaki mega-starın sağında Max Verstappen, solunda da Charles Leclerc var; bu iki isim de henüz delikanlılık yaşlarında. Lewis, her ne kadar kulağa biraz garip gelse de bu üçlü içinde yaşlı bir adam gibi duruyor. Kendisi de bunun farkında olacak ki basın mensuplarına şöyle sesleniyor: "Beyler size bir sorum var. Ben burada ne yapıyorum? Fark ettim ki yanımda 20'li yaşlarında iki genç var. Burada en yaşlı pilot açık ara benim."

Hamilton önemli bir noktaya parmak basıyor. Yaşının; gücünden ve meziyetlerinden götürdüğüne dair bir emare henüz yok, hatta Mercedes'le olan sözleşmesini iki yıllığına uzattı. Ancak Verstappen ve Leclerc gibi pilotların, pişmiş aşa soğuk su katacağına dair bir his de yok değil. Daha 18 yaşında Red Bull'la yarış kazanmayı başaran Max, F1'deki gençlik hareketinin ön plana çıkan ismiyken; Leclerc de, Kimi Raikkonen'in yerini alması muhtemel bir diğer yetenek.

Sezonun ilk yarısı, bir çaylak için hiç de fena değildi ama aslında sezon Leclerc için vasat başlamıştı: Avustralya, Bahreyn ve Çin'deki sıralama turlarında sırasıyla elde ettiği 18, 19 ve 19. sıralar pek de etkileyici değildi. İlk üç yarış; idealden uzak lastik tercihleri, ufak hatalar ve atılan spinle akıllara kazınmıştı. Hatta Sauber adına 2018'in ilk puanları, hakkı yeterince teslim edilmeyen Marcus Ericsson tarafından Bahreyn'de elde edilen dokuzunculukla gelmişti.

Ardından Bakü geldi: Leclerc'in nefes kesici sıralama turları performansıyla kendisini 13. sıraya atması, ardından da en ufak bir konsantrasyon hatasını en ağır şekilde cezalandırmasıyla bilinen pistte elde ettiği altıncılık, olağanüstü bir başarı olarak dikkat çekiyordu. Elbette Grosjean'ın yarış dışı kalması, Red Bull'ların birbirlerini götürmesi ve Valtteri Bottas'ın lastik patlatması ona yardımcı olmuştu. Ancak bu, temelde tempo, konsantrasyon ve adanmışlığın doğurduğu bir sonuçtu.

Elde edilen bu sonuçta, aynı zamanda boğazları düğümleyen bir detay vardı: Leclerc 2017'de, yine burada, eski bir yarışçı olan babası Hervé'yi kaybedişinden sadece birkaç gün sonra çıktığı F2 yarışını müthiş bir şekilde kazanmıştı. O sonuç ve çevresini saran duygusal yoğunluk, kendisinin de ifade ettiği üzere kariyerinde ilk kez otomobilin içinde gözyaşlarına hakim olamamasına yol açmıştı.

İspanya ve Kanada'da da puanlar geldi. Ardından da Fransa GP'si sıralama turlarında istisnai bir performans göstererek sekizinci sıraya yerleşti. Bu aynı zamanda, antrenmanlarda tempo olarak diğerlerinin net bir şekilde gerisinde kalan otomobiliyle ulaştığı ilk Q3'tü. Leclerc yarıştan sonra; kendisinin ve takım mühendislerinin Cuma gecesi boyunca, C37'nin potansiyeline nasıl ulaşabileceklerine dair uğraştıklarını ve en ideal ayarı bulmaya çalıştıklarını söyleyecekti. Avusturya'da elde edilen bir başka puanın ardından







İyi bir otomobil ve desteği var. Zihinsel gücü yerinde ve yetenekli. Şimdi geri yaslanmanın ve onu pırıl pırıl parlarken izlemenin zamanı.





Britanya GP'si sıralama turlarında elde edilen dokuzunculuk, her ne kadar yarışta yerini hüsrana bıraksa da etkileyiciydi. Almanya'daki sıralama turlarında yine dokuzuncu sıraya yerleşti, ancak geçiş lastiklerini deneme kumarı ters tepince sonuç istediği gibi olmadı.

Elbette tüm bu başarılar sadece Leclerc'e indirgenemez: Sauber, geçtiğimiz yıllara oranla daha iyi ve gelişmeye açık bir otomobil üretmiş durumda. Alfa Romeo'nun yaptığı yatırım, Frédéric Vasseur'ün liderliği ve teknik departmanlarda yapılan önemli değişiklikler, İsviçreli takımdaki değişim ve dönüşümde önemli faktörler. Eski Toyota, Ferrari ve Audi çalışanı Jan Monchaux, Nisan ayında takımın aerodinami departmanının başına getirilirken; Ferrari'nin eski Araç Proje Koordinasyon Şefi Simone Resta da Mayıs ayında teknik direktörlük görevine atandı. Yapılan diğer irili ufaklı değişiklikler de, önceleri vasat olan teknik kadroyu güçlendirmiş oldu.

Bunlar ileriye doğru atılmış bir adım ancak Leclerc, takım içinde sadece 'otomobili kullanan çocuk' olarak görülmüyor. Etrafındaki insanlar, onun istisnai sürüş kabiliyetlerini bir kenara bırakarak; güçlü iş etiğinden ve zihinsel olarak adanmışlığından bahsediyor.

Leclerc'in menajeri Nicolas Todt, elbette biraz da taraflı bir şekilde şöyle diyor: "Hız, elde etmesi zor bir yeti, ancak Charles gerçekten de inanılmaz hızlı bir isim. Çoğu pilot, yeni bir seride yarışmaya başladığında zirveye çıkmak için işi ağırdan alır ancak Charles, her zaman kendisinin yüzde yüzünü veriyor. Bu gerçekten de etkileyici. Bir tarafta kolay adapte olabilen iyi bir pilotken, aynı zamanda çok iyi bir dinleyici ve çalışkan bir karakter. Genellikle pisti en son terk eden isimlerden biri oluyor. Bir şeyi başarmaya karar vermişse asla pes etmiyor. Diğerleri üçüncülük ve dördüncülüğe tamah edip mutlu olurken, o kazanamadığı sürece asla memnun olmuyor."

Vasseur gibi, Leclerc'in karting yıllarından itibaren hem pist içinde hem de pist dışında onunla çalışan insanları etkilemek, normal şartlarda zor olmalı. Ancak Vasseur bile, ona olan hayranlığını gizleyemiyor: "Sezon başında herkes birbirine 'Charles'dan çok fazla şey mi bekliyoruz?' diye soruyor ve performansının hayal kırıklığına uğratıp uğratmadığını merak ediyordu. Doğrusu, Marcus sezon başında bize Charles'dan daha çok yardımcı oldu çünkü daha tecrübeliydi. Ancak şimdi, Charles gitgide tecrübe kazanıyor ve otomobilin, hafta sonunun, lastiklerin ve yakıtın durumuyla ilgili daha iyi bir farkındalık sahibi oluyor. Tıpkı Marcus ve mühendisler gibi. Ancak evet, Charles gerçekten de büyük bir yetenek."

Leclerc, her şeye sahip: Hız, teknik akıl, hem pist içinde hem de pist dışında kazanma dürtüleri. Bir de F1'in en nüfuzlu menajerlerinden birine sahip. Todt, halihazırdaki FIA Başkanı'nın oğlu olmasının yanı sıra, Felipe Massa'nın ve 2014 Japonya GP'sinde geçirdiği elim kaza sonucu aramızdan ayrılan Jules Bianchi'nin de temsilciliğini yapıyordu.

Bianchi bağlantısı önemli. İki pilotun babası

“ELBETTE BU BÜYÜK BIR MUTLULUK VERICI.

LECLERC VE FERRARI

İSIMLERININ AYNI CÜMLEDE KURULUYOR OLMASI BÜYÜK BIR ONUR. HER ZAMAN, GÜNÜN BIRINDE FERRARI KOLTUĞUNA OTURMANIN HAYALINI KURDUM.”

birbirleriyle arkadaşlardı. 2011 yılında Todt'a, 13 yaşındaki Leclerc'i öneren de bizzat Jules'dü. Karting, Formula Renault ve ardından da F3'te geçen sezonların ardından Todt; Leclerc'in potansiyelini 2015 yılının ortasında Ferrari Takım Patronu Maurizio Arrivabene'yle paylaşacak güveni kendinde bulmuştu. Bu güven karşılığını çok geçmeden verdi ve Leclerc, 2016 yılında Ferrari Sürücü Akademisi'ne katıldı (tıpkı Bianchi gibi). Bu, ayaklarının altına kırmızı halı serilmesinden farksızdı.

Todt, “Süreç içerisinde çok değişti” diyor ve devam ediyor: “Başlarda utangaçtı ve özgüven eksikliği vardı. Ancak kazandığı ilk yarışlar ve Jules'ün vefatı gibi özel hayatında yaşadığı zorluklarla birlikte çok daha güçlü bir karaktere büründü. Elbette ki geçirdiği zor yıllar, bugün onu Charles Leclerc yapan şeyler. Gerçekten de inanılmaz bir dönemdi.”

Leclerc'le konuşurken anında fark edebileceğiniz ilk şey, gerçekten de çok sakin biri oluşu. İtidalli, kibar ve görgülü bir yapısı olmasının yanı sıra, gerçekten de nev-i şahsına münhasır ve kolaylıkla iletişim kurulabilir bir insan. F1'de daha başarılı ve popüler olduğu zaman değişip değişmeyeceğini bilemeyiz ancak şimdilik, gayet şeffaf ve Ferrari'ye geçeceğine yönelik iddialar karşısında olabildiğince soğukkanlı. Leclerc'i dinlemeye devam ediyoruz: “An itibariyle tamamen kendime odaklanmış durumdayım ve etrafımı çevreleyen şeylere kulak asmamaya çalışıyorum. Elbette ‘Leclerc ve Ferrari’ isimlerinin aynı cümlede kuruluyor olması mutluluk verici çünkü bu, benim için gerçekten de çok büyük bir onur. Her zaman, bir gün Ferrari koltuğuna oturmanın hayalini kurdum. Ancak şimdilik bunları düşünmüyorum. Sadece bu sezona odaklanmaya çalışıyorum çünkü bu, benim için son derece önemli.”

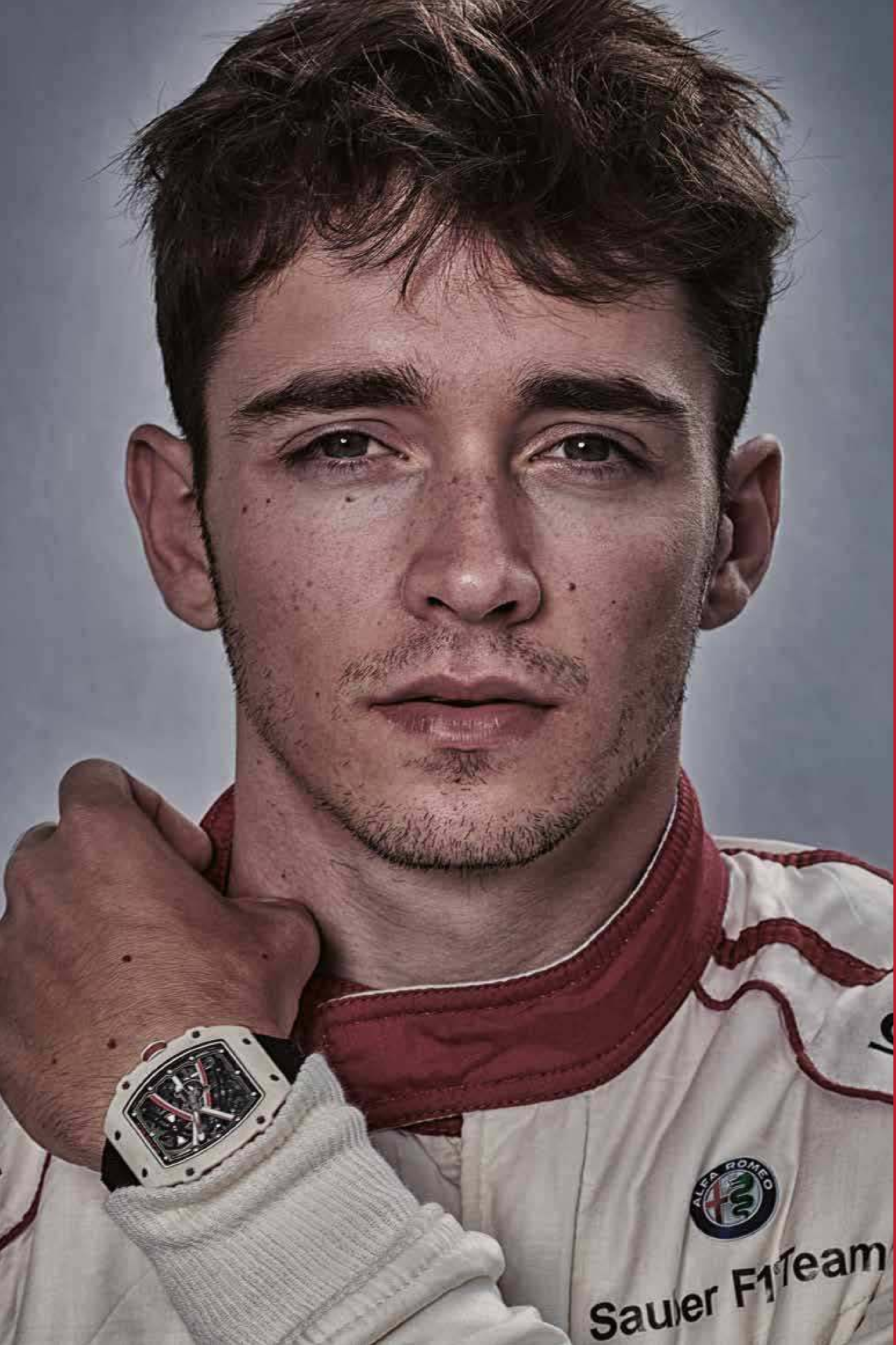
Bu cümleler, daha somut gerçeklerle çelişiyor. Raikkonen zamanında F3 ve F3000'de yarışmaya gerek dahi duymadan Sauber'le Formula 1'e adım atmış. Daha sonra da McLaren, kendisini Mika Hakkinen'in yerine getirmişti.

Raikkonen'in zamanında kanıtladığı üzere; yetenek ve doğuştan gelen yetiler, gençliğin getirdiği tecrübesizliğe baskın çıkabiliyordu. Özellikle de o yetenekler erkenden olgunlaşmışsa... Bu çerçeveden bakınca Leclerc'in bir anda ‘Ferrari'nin geleceği’ olarak lanse edilmesine şaşmamalı: 16 yıldır başarılı bir şekilde yarışıyor ve yarıştığı her besleyici seride de kazanmış durumda.

Leclerc geçtiğimiz sezon F2'de kupaları süpürürken Prema'da şef mühendisi olan Guillaume Capietto, Leclerc'in yeteneklerinden kuşku duymuyor. Zamanında Lewis Hamilton'ın da mühendisi olan Capietto, Leclerc'in meziyetlerinin Hamilton'ın hemen yanında olduğunu ifade ederek şunları söylüyor: “Charles önümüzdeki sezon Ferrari'de yarışırsa, tıpkı Lewis'in ilk sezonundaki gibi şampiyonluk için iddialı olabilir. O bana, çalıştığım tüm pilotlar içerisinde en çok Hamilton'ı anımsatıyor çünkü çok komple bir pilot. Charles, karting yıllarında Max Verstappen'e karşı defalarca yarıştı ve Max her ne kadar Formula 1'e daha erken gitme şansı elde etse de çok fazla hata yapıyor. Charles'da ise daha komple bir paket var. Potansiyel bir Dünya Şampiyonu mu? Elbette öyle.”

Capietto'ya göre Leclerc'in kokpitteki yetenekleri,




Sauber F1 Team

Leclerc Silverstone'da yarışa 9. sırada başladı. Fransa'da da Q3'e kaldı ve birçok yarıştan puan çıkarmayı başardı.



"ZİHİNSEL GÜCÜM BAŞLANGIÇTA ZAAFIMDI. ŞİMDİ İSE EN KUVVETLİ OLDUĞUM ALANLARDAN BİRİ.

ÜZERİMDE BASKI HİSSETMİYORUM."

farklı koşullara verdiği reaksiyonlardan kaynaklanıyor. Örneğin virajlara geç fren yaparak girebilirken, viraj ortasında yüksek süratini koruyabiliyor. Capietto, "Çoğu pilot bu ikisinden sadece birini yapabiliyor. İkisini de yapabilen gerçekten de çok az pilot var" diyor.

Leclerc'in kendisi ise her ne kadar sürüş sırlarını paylaşmak istemese de, Sauber'den 'istikrarlı' olmasını beklediğini söylüyor. Sportif gelişimine gelindiğinde çok daha içten şekilde şunları söylüyor: "Zihinsel gücüm başlangıçta zaafımdı. Bunu fark etmemle birlikte üzerinde çalışmaya başladım." Leclerc, 11 yaşından itibaren, pilotlara mental koçluk hizmeti veren Formula Medicine spor bilimi enstitüsüyle çalıştığını da sözlerine ekliyor: "Farkı hissettim ve bu, şu an benim kuvvetli olduğum alanlardan biri. Daha önceleri fazlasıyla duygusal bir insandım ve bunun üzerine titremeseydim şu an bambaşka biri olurdum. Fakat sıkı çalıştım ve şu an kendime çok daha rahat bir şekilde hakim olabiliyorum. Üzerimde baskı hissetmiyorum ve bu da tam olarak ihtiyacım olan şey. Bu durum, omuzlarınızdaki yükü kaldırmanıza yardımcı oluyor."

Capietto, babasının vefatından sonra Leclerc'in duygularını ideal şekilde idare ettiğini söylüyor. Pistteyken tamamen yarışa konsantre oluyor, sadece yakınlarının yanında gardını düşürüyordu.

Geleceğin süper-starı, içinde bulunduğu durumdan gayet memnun ve geçmişinden dersler çıkararak kendisinden beklenenlerin altında ezilmiyor. Eğer Charles Leclerc hayranlık uyandırıcı bir yetenekse, sebebi muhtemelen bu. Ve daha da fazlası: O, F1'in yavaş yavaş tanımaya başladığı yeni jenerasyonun en önemli referans noktası.


OMP
Sauber F1® Team
Silanna
RICHARD MILLE
Alfa Romeo


Sauber F1 Team
Silanna
RICHARD MILLE
Alfa Romeo



YAZI ANTHONY ROWLINSON
PORTRE ADRIAN MYERS

FREDERIC VASSEUR

Sauber şefi Frédéric Vasseur, İsviçre takımının keskin yükselişinde önemli rol oynuyor. Acaba onun sırrı ne?

Geçen sene Sauber iki kez puan kazanmayı başardı. Bu yıl ise ilk 12 yarışta 18 puan aldı. Bunu nasıl başardınız?

Bir dizi önemli teknik değişiklikler yaptık: Teknik müdürlük görevine Simone Resta'yı, aero sorumlusu olarak Jan Monchaux'u getirdik. Britanya GP'sinden 1 hafta önce, 7 yeni teknik elemanı işe aldık.

Daha büyük değişiklikler planlamıyoruz, ama halen işe alımlara devam ediyoruz. Tabii fabrikada durmadan çalışıyoruz.

Yaptığınız değişikliklerde böyle olumlu etkiler görmek seni tatmin ediyor mu?

Evet, ama 1 Temmuz'da işe aldığımız birinin bir sonraki yarışta hemen etki göstermesini beklemiyoruz açıkçası. Teknik ilerlemenin şirketin her alanında gerçekleşmesi zaman alıyor. Örneğin Hockenheim için getirdiğimiz güncellemeleri sadece iki hafta önce Silverstone'da rüzgar tüneli testinden geçirmiştik. CFD modelleri ile aynı. Araç üzerinde olan her şeyde iki hafta öncesinde çalışıyorlar. Futboldaki gibi takıma yeni katılan birinin getirdiği hızlı etki gibi değil.

Sauber Takımlar Sıralaması'nda daha fazla ilerleme sağlayabilir mi?

Durum oldukça açık. Toro Rosso'ya çok yakınız ama yedinci sıradaki McLaren ile aramızda gerçek bir boşluk var. Bu nedenle yakın bir zamanda önümüzdeki yılın aracı için çalışmaya başlayacağız. Her neyse. Bu işte her zaman en son yarıştaki performansla yargılanırsın. Üç ya da dört güçlü yarış çıkartırsın, sonrasında kötü bir yarışınız olur. Sizin için 'işiniz bitmiştir' derler. O yüzden bekleyip görelim...

Charles Leclerc'in adının Ferrari'ye geçeceğine yönelik haberlerde çıkması size bir zorluk yaratıyor mu?

Benim için önemli olan Charles'in şu anki işine yüzde 100 odaklı olması. Antrenmanlar, sıralama turları ve yarışta elinden gelenin en iyisini yapması gerek. Ayrıca geleceği ve etrafındaki medya ordusuna kafa yormaması gerek. Bütün baskılara rağmen şu ana kadar iyi iş çıkardı: Günde 200 kere, hep aynı soruları alıyor. Hepsi 2019, 2020 ve 2021 ile ilgili. Bu sorulara odaklanmış ve elinden geldiğince idare etmeye çalışıyor. Bu da onun edinmesi gereken tecrübelerden biri.

Sence Charles, Marcus Ericsson'u yarış performansını yükseltmesi için zorladı mı?

Marcus bunun kendi kariyeri için önemli bir sezon olduğunu biliyor. Geçen yıl yönetmesi kolay olmayan zor bir durumdaydık; beklentiler oldukça düşüktü. Ama teknik açıdan ileriye doğru bir adım atmıştık ve Charles'in takıma katılması Marcus için iyi bir referans oldu.

Kış aylarında büyük çaba sarf etti. Dört ya da beş kilo verdi. Kendini takıma adadı. Yılın ilk yarışına dönüp bakarsanız, benim için gerçek bir liderdi. Ardından Charles temposunu ve hafta sonu yönetimi becersini artırdı; bu Marcus'a da yansıdı.

Marcus'un sezon ortası yarış tur zamanlarına bakarsanız onun ne kadar etkileyici tur zamanları attığını görürsünüz; pisteki en hızlılardan biri. Onun için bir sonraki adım, hafta sonu boyunca biraz daha tutarlı olmak.

Onun tavrında bir değişiklik fark ettin mi?

Pek sayılmaz. Biliyorsunuz, geçen sene takıma katıldığımda, Marcus'u mu Pascal Wehrlein'ı mı takımda tutmak arasındaki seçim yapmam gerekiyordu. Bu hiç kolay değildi. Pascal, takıma Marcus'dan daha fazla puan getirmişti. Bu konuda meslektaşlarımla çok fazla tartışma yaptım ve Marcus'un daha kararlı olduğuna ve teknik yönden daha fazla şey getireceğine dair hislerimiz vardı. Charles'ın bir çaylak olacağını ve geribildirimi verebilecek birine ihtiyacımız olacağını biliyorduk. Marcus bu konuda çok iyi bir iş çıkardı.

Haas ve Ferrari arasındaki ilişkinin yakınlığı hakkında ne düşünüyorsunuz? Teknik ortaklıkları, diğer küçük takımlar için hayatı daha da zorlaştırdı mı?

Ferrari ile ilişkimiz Haas ilişkisinden çok farklı. Bu yüzden bu konuda yapacak bir yorumum yok. Biz aynı kefede değiliz; farklı değerlerimiz var. Sadece işime ve ekibime odaklanmayı tercih ediyorum. Diğerleriyle ilgili herhangi bir yorum yapmak istemiyorum.

Ferari ile yaptığımız iş birliği hemen hemen Williams ya da Force India'nın Mercedes'le olan ilişkisiyle aynı. Uymamız gereken kurallar var; bu kurallar olduğu sürece şikayet edemezsiniz. Kuralları değiştirsek bile, sorunlar hâlâ devam ediyor olacak: 10 takımımız ve dört motor tedarikçimiz var, bu yüzden her zaman iki veya üç müşteri olacaktır.

{SİZ ONLAR SORUYOR}

MIKA HAKKINEN

Formula 1'in eski sessiz Finlisi ve iki kez Dünya Şampiyonu ile özel bir sohbetteyiz. O, yarıştığı zamanlarda 'Turtus' beslediğini söylüyor, David Coulthard ile akıl oyunlarını anlatıyor ve bir kova dolusu buz küpünün hikayesinden söz ediyor. Bu defa soruları, F1 dünyasından isimler yöneltiyor.

FOTOĞRAFLAR motorsport IMAGES

YAZI STUART CODLING

İki kez Dünya Şampiyonluğu kazananlar nadirdir. F1 onlardan sadece altı tane ortaya çıkarabildi: Alberto Ascari, Graham Hill, Jim Clark, Emerson Fittipaldi, Mika Haikkinen ve Fernando Alonso.

Ama aramızdaki Hakkinen için neler söyleyebiliriz? Pek çok uçan arkadaş arasında en başarılı Fin olarak, varlığını hâlâ sürdürüyor. Michael Schumacher'in rakibi; 1998-99 sezonunda belki de en hızlısıydı. Ve mutlu bir şekilde, yine bizimle.

Bugün Mika, F1 Racing'i Tabac Virajı'nın içinde demirlemiş bir yat üzerine ağırlıyor. Bu tür zarif taşıtlara binerken alışıldığı gibi, önce ayakkabılarımızı bir kutuya çıkarmalı ve bırakmalıyız.

Güvertesinde gururla monte edilen bir 1998 McLaren MP4-13 bizi karşılıyor. Mika o yıl Monaco Grand Prix'sini kazanmıştı (kazandığı en büyük yarış). Canlı bir efsaneyle sohbet için tamamen uygun bir ortam. Birazdan keşfedeceğimiz gibi, kaplumbağalara duyduğu sevgi, ölümcül bir çarpışmadan nasıl geri döndüğü ve şaşırtıcı derecede hızlı sürüş yapma kabiliyeti hakkında konuşacak.

Bu mücevherler ve daha fazlası, Formula 1 padokunun büyüklerinden ve öne çıkanlarından gelen sorularla çerçevelenen bir sohbette ortaya çıkıyor. Burada birçok şeyi ortaya serecek soru var.

Aslında modern Mika, bilindiğinden daha düğümsüz bir karakter. Şimdi bazıları için hatırlamak zor olabilir ama Hakkinen'in ağzından laf almak kolay değildir. Konu ne olursa olsun gerçekten her zaman özel biri olduğunu gösteriyor. Röportaja başlıyoruz.

STEVEN TEE



SİZ/ONLAR SORUYOR

1993'te Mclaren'de takım arkadaşıyken gerçekten kaplumbağa besliyor muydun?
Martin Brundle, Sky F1 yorumcusu

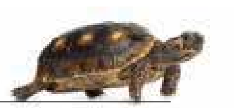
Mika Hakkinen: Bu kesinlikle doğru! Bir kaplumbağam vardı [Mika 'turtus'u telaffuz ediyor] çünkü çok seyahat ediyordum ve bir köpeğin ya da bir kedinin olması imkansızdı. Bu yüzden "tamam, bir kaplumbağa" diye düşündüm. Bakımları kolay, dışarıda yürütmek zorunda değilsiniz ve bu gerçekten harika bir olay. İnsanlar her zaman gerçekten yavaş olduklarını düşünüyorlar, ama aslında yavaş değiller.

F1Racing: Yarışlara da getiriyor muydun?

MH: Hayır, burada Monaco'da bırakıyordum.

F1R: Bazı kaplumbağalar her yeri batırıyorlar. Bu tarz bir sorun yaşadın mı?

MH: Hayır, ben de düşünmüştüm ama sorun olmadı.



1985'te Bohus'daki İskandinav karting şampiyonasının finalinde birbirimizi kaç kez geçtiğimizi hatırlıyor musun? Bir tur daha olsaydı beni geçebilir miydin?
Tom Kristensen, Dokuz kez Le Mans şampiyonu

MH: [Bir duraklama] Bu durumu hatırlıyor muyum? Önce bu soruya cevap vermeme izin verin. Ve bunun cevabı şu: Elbette seni geçerdim! Tabii ki! [kahkahalar]. Onunla bazı parlak yarışlar yaptım. Sadece bu yarış değil. İspanya'da Zaragoza'da da bir yarış vardı. Birlikte muhteşem bir yarıştı. Onun hakkında hatırladığım şey ... Çok agresif olduğu. Biliyorsun, yarışırken gerçekten zordu.

Evimizdeki köprünün altında o şenlik ateşine boya tenekelerini koyduğumuzu hatırlıyor musun?
Mika Salo, Dostu ve eski F1 yarışçısı

MH: Oh bunu hatırlıyorum! Ailemizin söyledikleri tam olarak buydu: "Böyle şeyler yapmayın!" Ama elbette biz yine de yaptık. Tabii büyük bir hatıraydı, ama çocuklara bunu yapmalarını önermiyorum.

F1R: Kaç yaşındaydın?

MH: Aman Tanrım! Sanırım 10 yaşındaydık.

F1R: Bilimsel bir deney miydi?

MH: Öyleydi.

> "1995'TEKİ KAZA OLMASAYDI, DAHA HIZLI OLACAĞIMI DÜŞÜNMÜYORUM... AMA BENİM, ŞAMPİYONLUKLARI KAZANDIKTAN SONRA ŞANSIMI DAHA FAZLA ZORLAMAMAM GEREKTİĞİNİ DÜŞÜNMEME SEBEP OLDU."



Adelaide kazasını yapmamış olsaydın daha hızlı olur muydun? [Hakkinen 1995 Avustralya Grand Prix'sinde sıralama turları sırasında ölümcül bir kaza yaptı].
Otmar Sznafnauer, Force India şef operasyon sorumlusu

MH: [Uzun bir duraklama] Hayır. Daha hızlı olamazdım ama bence kariyerimi daha uzun sürdürebilirdim. Benim üzerimde bir etkisi oldu. Bu kaza, F1'de herhangi bir zamanda meydana gelebileceğinin, çünkü motor sporlarının tehlikeli olduğunun farkına varmamı sağladı. Dünya Şampiyonluğu'mu kazandığım anda şunu düşünmemi sağladı: "Hımm... Şansını daha fazla zorlama."

F1R: Ama yine de iki Dünya Şampiyonluğu kazanmana rağmen zorluyordun değil mi? 2000 senesinde her zamankinden daha agresif biriydin ve neredeyse tüm sezon boyunca Michael'le büyük savaş verdin. Hatta araç çok güvenilir değildi.

MH: Evet bu doğru, bu doğru. Harikaydı. Adrian Newey'in tasarladığı araçlardan bahsediyorum. Bu McLaren'ler kesinlikle muhteşemdi. Ama aynı zamanda, yıllar ilerledikçe rekabet daha da zorlaşıyordu. Tasarımcılar ve mühendisler her zaman daha fazla teknik öğrenirler. Örneğin kiloları azaltırlar, bu nedenle tüm parçalar daha küçük olurlar. Ama sonra sıcaklık ve güvenilirlik ile ilgili sorunlar ortaya çıkar. Bunlar büyük sorunlardı. Ama tüm bu yıllar sonra, geriye dönüp baktığımızda, harika zamanlar geçirmiştik.

Adelaide'ki kazadan sonra hemen geri döndün? Bunu nasıl başardın?
Mark Webber, Birçok kez GP kazanan pilot

MH: Olumlu olan şey, testin Paul Ricard'da gerçekleşmesiydi. Bu büyük bir pist, sürmesi kolay, çok güvenli, çok hızlı. Testten önce karışık hislerim vardı. Rahat değildim; nasıl tepki vereceğimi, nasıl hissedeceğimi bilmiyordum. Ben oraya geldiğimde herkese bana uzaylıya bakıyormuş gibi bakıyordu.
Aslında çok hoş bir andı. Araca oturup kaskımı taktığımda 'Kendi dünyamdayım!' diye hissettim. Motoru çalıştırdıklarında mükemmel görünüyordu ve her şey pit yoluna çıkmak için mükemmeldi. Hemen bunun, benim için tasarlandığını hissettim. Garajda zor durdum, eve çok hızlı yürüdüm ve ağlamaya başladım. Bunu biliyor musunuz?
Sonrasında: 'Bunu yapacağım!' dedim. Piste çıktığımda, rahat hissediyordum ve araçta da sanki hiçbir şey olmamış gibiydi. Virajlara hızlıca giriyordum. Beni destekleyen takımıma ve aileme çok fazla iş düşüyordu: "Oh Mika, şimdi nasıl hissediyorsun?" Hayatın devam etmesi gerektiğine inanıyorum. Bence bu küçük şeylerin hepsi beni olumlu etkiledi.



Takım arkadaşıyken David Coulthard'ın kafasını karıştırmak ne kadar kolaydı?
Eddie Jordan, eski F1 takım patronu

MH: [Gülüyor...] Aslında oldukça kolaydı. David çok doğru bir adam. Çok basit, çok doğru. Çoğu zaman mühendislerle yaptığımız toplantılarda David'in benim için soruları vardı: "Peki ya sen, Mika? Bu virajı nasıl geçiyorsunz? Tam gaz mı?" Gerçekten dürüstçe sorularına cevap verdim: "Evet, evet, ben kökleyeceğim!" der ve sonra biraz gülümserdim. Çılgına dönerdi: "Hiçbir şey söyleme!" Sanırım bu tür bir durum onu çok kolay yaralıyor. Ama şimdi her şey yolunda. Biraz yaşlanırsın ve daha fazla deneyim kazanırsın, her şey yoluna girer. Bu değişim bizi oldukça elverişli hale getiriyor...

Seni şu anda komik, arkadaş canlısı bir adam olarak biliyorum, ama takım arkadaşı olduğumuzda daima mesafeni korudun. Gerçek Mika hangisi?
David Coulthard, eski F1 pilotu

MH: Evet, mesafemi koruduğum doğru. Bunu yapmamda bir amaç vardı. David'in beni bilmesini istemedim [bunu söylerken gözlerinde ürkütücü bir pırıltı oluyor ve gülüyor]

F1R: Takım arkadaşını her zaman yenmelisin, değil mi?

MH: Evet, merak etmesine izin verdim çünkü biliyorsunuz, eğer işte ya da yarıştaysanız ve birisi başarılı olursa, bu kişiyi kopyalayıp bu şeyleri nasıl yaptığını görmek istiyorsunuz. Bu benim en çok yaptığım şeydi... Nigel Mansell olsun, Ayrton Senna ya da Alain Prost... Veya diğer tüm takım arkadaşlarım. Yaptıkları birçok şeyi kopyalıyordum. Sadece aracın ayarları değil. Aynı zamanda neden piste yarım saat önce geldikleri, insanlarla nasıl iletişim kurdukları, erkenden gelip neler yaptıkları gibi. Öğrendiğim tüm bu şeyleri David'e nasıl yaptığımı göstermek istemedim! Ha ha ha!

İlk Dünya Şampiyonluğu'nu kazandıktan sonra kaç gün parti yaptın?
Valtteri Bottas, Mercedes F1 pilotu

MH: [Kıkırdama] Güzel bir soru. Keşke yapabilseydim! Partiye bayılırdım. Ama yarıştan sonra, ertesi sabah, havaalanına, farklı tanıtımlara gitmek gerekliydi! Farklı ülkeler, farklı şehirler, farklı ödüller. Harika ortaklarımız vardı, bu yüzden kazandığımızda, elbette, "Kazananlar biziz" diyorduk. Yani kazanan olduğunuzda çalışmak zorundasınız. Sadece kaybettiğinizde değil, aynı zamanda kazandığınız zaman da, sizi desteklemiş olan markaları tanıtmak için o zaman iki katı çalışmanız gerekir. Bir ay boyunca her yere seyahat ediyordum. Asla unutmayacağım. Tamamen tükenmiştim. Tabii ki yarıştan sonra bir parti oldu, ama sonrasında sadece iş, iş, iş, iş...

Lotus günlerinde Johnny Herbert'in seninle banyo yapmaya çalıştığı doğru mu?
Karun Chandhok, Kanal 4 yorumcusu ve eski F1 pilotu

MH: Oh evet! Oh evet ... Yani kesinlikle doğru! Bir otel odasında Magny-Cours'da oldu, çünkü aynı odayı paylaşmak zorundaydık. Ekibin bütçesi çok düşüktü ve Magny-Cours'da ilk yarıştığımız yıllardan biriydi. Yani tüm otel odaları rezerve edilmişti ve ben Johnny ile aynı odayı paylaşmak zorunda kaldım. Ve evet, o benimle duş almak istedi!



Mika, David Coulthard ile birlikte yarışırken birçok kez güzel anlar yaşadı.

{SİZ ONLAR SORUYOR}

Hızının sırrı nedir?
Hermann Tilke,
F1 pist tasarımcısı

MH: Basit bir cevabı var, sadece pratik. Pratik yapın ve pratik yapmaya devam edin. Ben küçük bir çocukken pratik yapmaya başlamıştım. Finlandiya'da Espoo şehrinde çok küçük bir yarış pisti vardı. Eski bir mezarlıkta inşa edilmiş güzel bir karting pisti. Oldukça ilginç bir yer! Peki, ham hızımı ve sürüşümün hassaslığını nasıl buldum? Babamla çalıştım ve pistte gerçekten yüksek hızlı bir frenleme noktası vardı. Çok önemliydi çünkü viraj çok zordu. Bu yüzden hızlı bir şekilde virajdan çıkabilmek için mükemmel çizgiyi almanız gerekiyordu. Babamın bir Coca-Cola tenekesi vardı. Bunu dönmeden önce dışarıda beyaz çizgiye koyardı. Her fren yaptığımda tam olarak Coca-Cola'nın nerede olduğunu görerek hareket ettim. Her şey pratik ve öğrenmeyle ilgili. Gerçekten inanılmaz bir sır yok. Ve başka bir şey daha var: Bir tutkunuz olmalı ve onu sevmelisiniz. Bir tutkunuz yoksa, asla öğrenemeyeceksiniz. Hayattaki her şey gibi... Bir şeyden hoşlanıyorsanız, öğrenmek çok daha eğlenceli. Sinir bozucu bir şeyse, bunu öğrenemezsiniz. Evet, biraz öğrenebilirsin, ama bunun için hiçbir tutkunuz yoksa mükemmel olmaz.

Le Mans'da yarışmamaktan pişman mısın?
Johnny Herbert,
Eski F1 Pilotu

MH: Hayır, pişman değilim ve hâlâ geç değil! Ben genç bir adamım! 49 yaşındayım. Ama Le Mans'a defalarca giren insanlar bana çok zorlu bir yarış olduğunu söylüyorlar. Gece vakti kullanılan farklı kategorideki araçlar... Bazıları çok yavaş, bu yüzden çok fazla risk var. Mark Webber'in ve oradaki diğer birkaç sürücünün geçirdiği kazayı gördük. Araçlar gerçekten güvenli olsa bile, hız farkı gerçekten çok yüksek. Neden bu riski alayım? Harika bir yarış olsa bile. Hayat... Bir kere yaşıyorsun ve tadını çıkarmalısın. Le Mans sadece bir hafta sonu. Öyleyse neden orada her şeyi mi yok edeyim ki? Harika bir yarış olsa bile, biliyorum olumsuz bir şey duymak istemiyorsun, ama bu doğru.
Bu bana bir kez, İskandinav Binek Otomobil yarışlarına katıldığım zamanı hatırlatıyor; o zaman F1'de yarışıyordum. Bir BMW M3'ü kullanıyordum ve şöyle dedim: "Ben bir F1 pilotuyum, bunu yapabilirim..." Sıralamalarda küçük bir farkla pol pozisyonunu aldım. Takıma araçta yanlış bir şeyler olduğunu söylüyordum çünkü düzlükte çok yavaştı ve yeterince devirlenmiyordu. Ardından verilere bakıp şöyle dediler: "Sen en üst vitesi kullanmıyorsun..." Çok utandım. Formula 1 pilotuydum! Aferin Mika.



> "SCHUMACHER'DEN DAHA İYİYDİM. SAF HIZ AÇISINDAN ONDAN DAHA HIZLIYDIM."



2001'de emekli olduktan sonra F1'e geri dönmeyi gerçekten denedin mi?
Bernd Maylander, F1 güvelik aracı sürücüsü

MH: Oh evet, her zamankinden fazla! Büyük çok büyük bir eğitim programı yaptım! McLaren'deki tüm simülatörlerde çalıştım! Mühendislerle büyük bir data çalışmamız oldu. Çalışmalar çok büyük bir profesyonellik içindeydi. Büyük bir takım beni yarışlara hazırlıyordu. Ama işe yaramadı. Barselona'da bir test yaptım ve Lewis de aynı zamanda test yapıyordu.

F1R: 2006 yılı mıydı?

MH: Olabilir...

F1R: Senin BAR ile geri gelmenden bahsedilmiyor muydu? Dergide bir kapak bile yapmıştık: "Hakkinen Neden Geri Gelmeli?"

MH: Test sırasında bir motor problemi olduğunu hatırlıyorum ve bu nedenle, vites kutusunun kalibrasyonu eşleşmedi. Her fren yaptığımda arka tekerlekler kilitleniyordu. En üst seviyede test yapmak istiyordum ama ne yazık ki araç düzgün çalışmıyordu. Eğer hızlı olsaydım ve zevk alsaydım yarışlara geri dönecektim. Yani bir takım anlamı ve amacı vardı; bana ilk yarışı kazanmamın 7 yıl sürdüğünü hatırlattı. Bu yüzden aracın içinde yaşadığım sorunlar bana F1'in nasıl olduğunu hatırlattı: Sürekli sorunlara karşı mücadele. Tekrar kazanmam için yedi yıl daha sürecekse, bunu yapmayacaktım! [Kahkahalar]

Michael Schumacher'den daha mı iyiydin yoksa kötü mü?
Sergey Sirotkin, Williams F1 pilotu

MH: Ondan daha iyiydim! Dürüst olmak gerekirse, bilirsin, kendine güvenin olmalı. Ama sanırım Michael'in benden daha iyi olduğu birkaç alan vardı ve belki benim de ondan daha iyi olduğum alanlar vardır. Bu yüzden ham hız açısından kesinlikle ondan daha hızlı olduğumu düşünüyorum, ama Michael'in her zaman belirli bir avantajı vardı: Fiorano [Ferrari'nin özel test pisti]. Eskiden test sınırlaması yoktu, isterse haftanın yedi günü 24 saat test yapabilirdi. McLaren ile Silverstone'a gittiğim zaman sabah saat 10:00'dan itibaren çalışmaya başlayabiliyorduk. Sonrasında öğle yemeği vakti, sonrasında yağmur ihtimali. Bu yüzden testlerimiz yeterli değildi. Her zaman bu avantajı vardı.



Hakkinen ve Schumacher rekabeti, 90'ların ortasında kızıştı ve zaman zaman tartışmalar yaşandı.



Geriye baktığın zaman, Michael Schumacher'in ne kadar iyi olduğuna dair duyduğun saygı yıllar içerisinde değişti mi?
Rob Smedley, Williams'ın araç performansı sorumlusu

MH: Oh evet. Mika elbette Michael'e saygı duyuyordu, ama aynı zamanda beni hızlı sürmem için motive ediyordu. Çünkü beraber bir geçmişimiz vardı. Macau'da 1990 yılında Formula 3'te yarıştığımızda [aşağıya bakın] birlikte küçük bir kaza geçirdik. Onu aynaya bakarken gördüm ve benim geldiğimi görüyordu. Ne olacağını biliyordu [çarpıştılar, Hakkinen yarış dışı kaldı ve Schumacher kazanmaya doğru yarışa devam etti]. F1'e geldiğinde direkt iyi bir takıma katıldı; ben ise Lotus ile uğraşıyordum… Kıskanmıyordum ama "Hımm" diye içimden geçirmiştim. Yani gerçek şu ki ilk günden itibaren ve bugün hâlâ Michael' büyük bir saygım var. Onun başarısı ve yaptığımız şeyler inanılmaz. Asla vazgeçmeyen bir yarış pilotuydu.

Michael ile 1990 Macau GP'si: Kaza yaptığın zaman ne oldu? Araç havalandı mı?
Franz Tost, Toro Rosso takım patronu

MH: Havalanmak? Tabii ki hayır! Şeridini değiştirdi. Biliyorsunuz F3 araçları yeteri kadar güçlü değiller. O yüzden önünüzdeki aracı geçerken geçişi sorunsuz, güzelce ne yapmanız gerek, ama Michael sadece … 'EEEEERRRRGHHH!'… Aynalarına bakıyordu. Bir sürücünün ne yaptığını görebilirsin. Ben böyle döndüğümde [Mika, bileklerin sağa doğru hareket ettiriyor] aynı şekilde o da döndü ve [ellerini çırptı] o kadar! Yapabileceğim hiçbir şey yoktu.
Belki 240 km/s hız yapıyorduk, bu yüzden gerçekten büyük bir kaza oldu. Büyük hayal kırıklığıydı, çünkü gerçekten onu geçmem gerekmiyordu. Sonuç onun yararına oldu. Onun birkaç saniye gerisinde ikinci sırada bitirebilirdim . Sadece yarışın sonuna kadar onu seyredebilirdim. Ekip yöneticisi Dick Bennetts, bundan çok mutlu olmadı. Ssadece yarışı kazanmadığımız için değil, aynı zamanda Macau'daki büyük para ödülünü kazanamadığımız için…. Aman Tanrım. Benimle birkaç yıl konuşmadı!

Önden kaymaya göre arkadan kayma konusundan daha iyiydin, neden?
Peter Windsor, F1 Racing köşe yazarı ve yorumcu

MH: Bu ilginç bir soru çünkü çok sayıda sürücü arkadan kaymadan şikayet ediyor. Ama bu çok basit. Buna şöyle cevap vereceğim. Bu viraja bakın [Mika, Tabac'ı gösteriyor]. Bu gerçekten hızlı bir viraj. Buraya geldiğinizi hayal edin. Sadece küçük bir fren yaparsınız. Dördüncü vitese iniyor ve dönüşe geçiyorsunuz; gerçekten hızlı. Oradan çıktığınızda hata için hiç boş alan yok. Böyle bir yerde arka tarafı kontrol edebilirsiniz, ama ön tarafın ne olacağını bilemem ek gerçekten güveninizi alıyor. Burada büyük bir kaza olabileceğini biliyorsunuz
.

Yaptığın ralliden ne kadar keyif aldın? Biraz rekabet ister misin?
Robert Kubica, Williams geliştirme pilotu

MH: Bence ralli harika ama yine de çocukken başlamak zorunda olduğun bir şey. Benim için birinin ralli aracında sağa sola diye talimatlar vermesi zor bir iş. Her ikisini de asla bir araya getiremezdim. Tabii ki diniliyordum ama bütün virajları aynı anda anlamak ve doğru hareketi, doğru virajda yapmak zor iş. Zaten bütün virajlar birbirlerinden çok farklı görünüyorlar, ama buradakiler nasıl tepki vereceklerine zaten alışmışlar. Özel bir dil gibi. Co-pilotunuzu iyi tanımanız gerekiyor. Onun nasıl düşündüğünü iyi bilmelisiniz.

Mclaren'de geliştirdiğimiz el gazı sistemini hatırlıyor musun? Neden onu işe yarar hale getiremedin?
Paddy Lowe, Williams şef teknik müdür

MH: İşe yaradığını hatırlıyorum! Tamamen çılgıncaydı. Paddy'yle konuşuyordum ve ona bu sistemi nasıl, neden yapacağımızı anlatmaya çalıştığımı hatırlıyorum: "Araç çok hızlı, gerçekten harika, ama bazı virajlarda zaman kaybettiğimi biliyordum. Çünkü içgüdülerim gaza bas diyordu. Ben de frene basıyor gibi hissediyordum. Gaza basana kadar zaman geçiyordu."
Büyük bir pedal ve aynı derece büyük ayakkabılar vardı. Zaman kaybediyormuş gibi hissediyordum. Bu yüzden neden direksiyon simidinde bir gaz yapamayız dedim, çünkü mesaj elinize çok daha hızlı gidiyor. [Teorisini koltuğuna yaslanarak ve kollarını ve bacaklarını bir F1 aracında oturuyormuş gibi uzatarak gösteriyor. Bir eliyle, uzak sinir sinyallerinin vücuttan el ile ayağa doğru gitmesi gerektiğini gösteriyor]. Ama oldukça ilginç bir deneydi. Paddy'nin en sevdiğim özelliği bu: Fikirlere çok açıktı. Hiçbir zaman bir fikre saygısızlık edip bu çok saçma demez, her zaman deneyelim derdi.

F1R: Bu yüzden mi McLaren'de frenli yönlendirme sistemini denediniz? [1997'nin sonlarına doğru 1998 McLaren, sürücülerin tek tek arka tekerleği yavaşlatmasına ve aracın viraj alma yeteneklerini önemli ölçüde geliştirmesine izin veren gizli bir ikinci fren pedalı geliştirdi. F1 Racing'de yayınlandıktan ve diğer takımlar tarafından protesto edilmesinden sonra yasaklandı].

MH: Evet, bu harikaydı! Büyük bir fark yarattı. Bununla ilgili en iyi deneyim Magny-Cours'da oldu. Düzlükten sonra, çok uzun sağ virajda, arka düzlükten önce kendini gösteriyordu. Fizik kuralları burayı o kadar hızlı dönmenize izin vermiyordu, araç düz gitmek istiyordu.
Ama araç kaymaya başladığı anda, sadece arkadaki



Mika, 1998'de McLaren MP4-13 ile Monaco GP'si galibiyetine gidiyor



Zafer kazandığı MP4-13 artık süper yatına monte edilmiş durumda



Tartışmalı fren sistemi görev başında. Yasaklandı ama öncesinde tur başına 0.8 sn avantaj getiriyordu.

iç lastiği kapatan ikinci pedala basıyorsunuz... Araç ne kadar kayarsa, frene o kadar çok basmanız gerek. Ama aynı zamanda gaza daha fazla basmalısınız! Böylece daha hızlı dönebiliyordunuz. Tabii ne kadar stresli olduğunu tahmin edebilirsiniz. Çünkü gerçekten normal olmayan bir şey yapıyorsunuz. Bu her şey için geçerli: Lastikler, süspansiyon, şasi, frenler. Sadece parçalar üzerinde mega ama mega stres demek. Silverstone veya Melbourne gibi bir yerde, belki de 0.6-0.8 sn kazanabilirsiniz. Çok büyük bir fark! Tek sorun, doğru tarafı kullanmak istemeniz durumunda, direksiyon simidindeki bir düğmeyi sağa kaydırmanız gerektiğiydi. Sol tarafı kullanmak isterseniz, anahtarı sola doğru hareket ettirmeliydiniz. Bunun nasıl bir hile olduğunu hayal edebilirsiniz! Ama harikaydı. David Coulthard'ın onunla ilgili bir problemi olduğuna inanıyorum, sağ ayak frenlemesini kullandığı için sol ayakla bu kadar rahat olamadı.



Dört tekerlekte olduğu kadar tek tekerde de ustaydı. Yetenekleri onu sirke yönlendirdi.

Pit stop sırasında sana su atmama ne kadar çok alıştığını hatırlıyor musun?
Jo Ramírez, eski McLaren takım yöneticisi

MH: Oh evet! Ama artık bunu yapmana izin olduğunu sanmıyorum. Ama bizim zamanımızda buz küpleri ve soğuk su olayı vardı. Durduğumuz zaman yakıt ikmali için pitte 10 saniye harcıyorduk. Jo benim siperliğimi temizliyordu ve sonra tulumlarıma buz gibi su döküyordu. Suyun geliş anını hayal edebilirsiniz; harikaydı. Ama pit yoluna doğru çıkışa gittiğinde, soğuk su altınıza doğru akıyordu. Aman Tanrım! İnanılmaz...

Otomobil yarışlarında yer almasaydın ne yapardın?
Damon Hill, 1996 Dünya Şampiyonu

MH: Muhtemelen sirkte olurdum. Küçük bir çocukken sirk okulundaydım. Tek tekerlekli bisikletle padokta gezdiğimi hatırlıyor musun? Çocukken her çeşit sporu yapmayı denedim ve tek tekerlekli bisikletle okula gidiyordum. Bir gün müdür beni odasına çağırdı ve ben de ne yanlış yaptım acaba diye düşünüyordum. Bana baktı ve dedi ki: "Mika, sen sirke aitsin. Burada ne yapıyorsun?"
Sonrasında bir sirke başvurduk ve pratikler yapma başladım. Farklı akrobasiler falan yaptım. Yani büyük ihtimalle sirklerde olurdum.





Kiminle yarışmak zordu. Michael mi, Ayrton mu?
Felipe Massa,
Eski F1 pilotu

MH: Bence Michael... F1'e girdiğimde Ayrton'un farklı bir seviyede olduğunu düşünüyorum... 1993 yılında McLaren'de takım arkadaşı olarak katıldığımda bilgi birikimi, aracı ayarlama, takımla çalışma, yarış taktikleri, iletişim kurma ve anlama konularında bana göre çok öndeydi. Benden o kadar ilerideydi ki, onunla aynı seviyeye gelme şansı bulamadım. Ama Michael ile aynı zamanda öğrenmeye başladık. Bu yüzden Michael'in daha zor olduğunu düşünüyorum.

Bu sene buz sürüşüne gittiğimizde nasıl olur da bir Finli olarak benden daha iyi olamadığını merak ediyorum?
Marc Hynes, Lewis Hamilton'ın danışmanı

MH: Tanıtım günü için müşterilere sadece bir rehber olarak görevliydim. Kazanmalarına izin verdim!



"AYRTON BENİM ÇOK, ÇOK ÖNÜMDEYDİ. ONUNLA AYNI AYNI SEVİYEYE GELME ŞANSI BULAMADIM."

Susie ve Toto Wolff'un Mercedes C63 AMG ile buzda senden daha hızlı olduğu gerçekten doğru mu?
Susie Wolff,
Eski yarışçı

MH: Tabii ki doğru değil... [Kahkahalar!] Özellikle de Toto için!

Sana en iyi araçta yer ayırsam ve önüne kırmızı halılar sersem, DTM'de yarışır mısın?
Gerhard Berger,
Birden fazla GP kazandı ve şimdi Alman Binek Otomobil Şampiyonası'nın başında



MH: [Uzun duraklama ...] Sanmıyorum. [Daha fazla kahkaha].

{SİZ SORUYORSUNUZ} Sen de katılmak ister misin? Pilotlara soru sorma şansını yakalamak için buraya kayıt olun: **f1racing.com/global-fan-community**

YAZ TATİLİ NASIL GEÇTİ? İŞTE TAKIMLARIN YARIYIL KARNESİ...

YARIYIL RAPORU

FOTOĞRAFLAR motorsport IMAGES



F1 dünyasının yakın mücadele dolu yarışlarının ardından, F1 Racing en iyilerin ve en iyilerin arkasında kalan takımların sezonun ilk yarısındaki performanslarını analiz etti.

SAM BLOXHAM; STEVEN TEE









Bazı hatalara ve dayanıklılık sorunlarına rağmen Mercedes ve Hamilton, F1'de zirvede yer alıyor.





ÖN SIRADAKİLER

Teknik açıdan, 2018'in ilk bölümü Ferrari için mükemmele yakın geçti. Mattia Binotto'nun yüksek eğimli, göreceli kompakt ve yaratıcı aerodinamik parçalara sahip konsepte olan inancı devam etti. Pek uzun zaman önce değil; James Allison'ın takımdan ayrılarak Mercedes'e geçmesinin ardından yaşanan krizde, Binotto'nun bu görev için yeterlilikleri sorgulanmıştı. O eleştirmenler artık sessizler. Tüm yarışları değerlendirip ortalamaya bakarsak, SF71H için grid'deki en iyi F1 aracı diyebiliriz.

Ancak Sebastian Vettel, aracından maksimumu almakta zorlandı. Çin, tuhaftı ancak Bakü'de kesin bir galibiyet kaçırıldı. Ardından Almanya'da nefesi kesilirken, Macaristan'da yağmurlu sıralamalarda dağınıktı. Bu tuhaf bir durum çünkü 2008 Monza'yı yağmur altında kazanan Vettel, tam bir yağmur pilotu gibi görünmüştü. Ancak o dönemde Bridgestone lastikleri vardı. 2018 Pirelli yağmur lastikleri daha fazla ustalık (hem pilottan, hem de mühendislerden) gerektiriyor.

Seb'in en değerli şeylerinden birisinin, kariyerinin sonbaharında olan eski şampiyon takım arkadaşı Kimi Raikkonen olduğunu düşünüyoruz. O, hâlâ rakiplerini rahatsız edebilecek seviyede ancak her zaman Bay Vettel'i rahatsız edecek kadar istikrarlı değil.

Eski Williams-BAR-Mercedes yarış mühendisi Jock Clear'ın katkılarını da unutmamak lazım. Ferrari'nin pilotlarını yönetmesinde ve pit duvarında temiz bir şekilde düşünmesinde büyük sorumluluk onda. Melbourne yarışını buna örnek olarak verebiliriz. Jock, Mercedes'teki kadar ileri seviyede bir görevde değil, ancak Ferrari (özlenen Sergio Marchionne ve Arrivabene) uzun zaman önce onun yanında olduğunu ve gerekeni yapmasına izin vereceğini belirtti. Bu korkusuz bir yönetim anlayışını gösteriyor. Ya da F1'deki tipik iyi yönetim anlayışını. Marchionne'nin kararlılığını yeniden bulmak zor olabilir ancak Jock yine de bu durumu idare edecektir.

Mercedes ise tam tersi, Ağustos tatiline kutlayabileceği çok şeyle girdi. En büyük artı elbette Lewis Hamilton'dı. Mercedes'in şasi ve motor fabrikalarının boyutu, tesisleri ve kaynakları da ciddi bir nimet.













Mercedes, Ferrari ve Red Bull'un galibiyet aldığı ilk bölüm, ikinci yarı için bizi heyecanlandırıyor.





> "JAMES ALLISON'IN TAKIMDAN AYRILARAK MERCEDES'E GEÇMESİNİN ARDINDAN YAŞANAN KRİZDE, BİNOTTO'NUN BU GÖREV İÇİN YETERLİLİKLERİ SORGULANMIŞTI. O ELEŞTİRMENLER ARTIK SESSİZLER. FERRARI SF71H İÇİN GRİD'DEKİ EN İYİ F1 ARACI DİYEBİLİRİZ."

Yine de birkaç, küçük olumsuzluk yok değil. Mercedes, Ferrari'den daha az dayanıklıydı. İstikrarlı bir şekilde hızlı olmayı başaramadılar. Mercedes, Pirelli lastik aralıklarında Ferrari kadar çok yönlü değil. Bunun dışında Mercedes motoru artık önde değil, ancak Ferrari ile eşit seviyede olabilir.

Hamilton-Valtteri Bottas pilot kadrosu da, Lewis açısından puan verimliliği konusunda Vettel-Raikkonen kadar iyi değil. Ancak Mercedes için çok sert olmamak lazım. Bu politika, bir diğer Takımlar Şampiyonluğu'nun kazanılmasında etkili olabilir. Ayrıca Bottas'ın orta vadede geleceğinin garantiye alınması, onun 'takım adamı' olmasını sağladı. Bunu Macaristan'da kanıtladı.

Geride kalan sezonların ikinci yarısına bakarak, "Mercedes, Macaristan'da kazanabilirse hemen hemen her yerde kazanabilir..." diye düşünmek çok basit olur. Ferrari bırakmayacak. Onların aracı çok iyi.

Red Bull mu? Mükemmel. Her zaman izlemesi mükemmel araçlar üretirler ve ortaya koydukları performans da mükemmel olur. 59 yaşındaki eski tasarımcı Adrian Newey, nasıl oluyor da hâlâ çizimle diğerlerini geride bırakabiliyor? Onun döneminden olan birçok kişi motivasyonunu, sinirlerini ya da hâlâ öğrenme yeteneklerini kaybetse de, Adrian zamanının yüzde 70'ini hiç motor gücü eksikliği yokmuş gibi Red Bull için harcıyor. ▶

A SINIFI



Öğretmenin en sevdiği
Daniel Ricciardo



En fazla gelişen
Valtteri Bottas



Daha sıkı çalışmalı (ve bunu yapıyor gibi)
Kimi Räikkönen

STEVEN TEE; GLENN DUNBAR; STEVE ETHERINGTON; SUTTON IMAGES







Renault geri kalanların en iyisi olmayı başardı; ama orta sıra mücadelesi çok yakın.




ORTA SIRA MÜCADELESİ

Renault, 2017'yi orta grubun zirvesinde tamamlamıştı ve 2018 Ağustos arasına kadar bu momentum devam etti. Bütçeleri ve tesisleri hâlâ McLaren gibi bir takımın çok gerisinde olsa da, birbirine bağlı ve iyi yönetilen teknik ekibi, Renault'daki bu eksiği fazlasıyla telafi ediyor. Her ne kadar part time çalışmaya geçecek olsa da Bob Bell ve Nick Chester gibi safkan mühendisler, Alan Permane'nin verimliliği ile Renault başarılı olabilecek bir yarış takımına sahip. Bu ekip, Alonso ile şampiyonluklar kazanmayı başarmıştı.

Nico Hülkenberg ve Carlos Sainz, sivri sürüş stilleri nedeniyle lastikleri zorlasalar da çok iyi performans üretiyorlar. Carlos Sainz, diğer taraftan gerçek bir profesyonel gibi yükseliyor. Kibar, profesyonel ve özellikle yağmurda dramatik. Gelecek sezondan itibaren McLaren'de yarışacak İspanyol pilotu uzun bir kariyer bekliyor.

Onların yanında izlemesi ilginç olan Force India var. Haftalardır geleceği belirsiz olan ekip, Belçika'dan itibaren Racing Point Force India adıyla, sıfırdan giriş yapmış gibi yarışmaya başladı. Takım artık Lawrence Stroll'ün başını çektiği bir konsorsiyumun yönetiminde ve Lance Stroll'ün kısa süre içerisinde Esteban Ocon'un yerini alması bekleniyor... Takıma geri dönecek olursak, bu küçük ancak verimli takım, son dönemdeki yönetimsel sıkıntılar karşısında başını eğerek çalışmayı sürdürdü ve karşılığını almayı

başarıyor.

İlk başta yere basma gücü konusunda eksik kalan araç ile Force India pilotları iyi iş çıkardılar. Daha hızlı olmasalar bile en azından Renault pilotları kadar hızlı oldular. Bunu, mükemmel lastik kullanımına borçlular. Tabii ki burada Force India pit duvarının hakkını da vermek lazım.

SFI, yarışın ortası için doğru ayarları bulmayı başarabilen bir takım. Pazar günü öğleden sonra gösterdikleri performans, onların kıskanılan bir ekip olmasını sağlıyor. Esteban Ocon, gelecekte Mercedes için çok gerçekçi bir aday. 2018'in ilk bölümünde bunu çok net bir şekilde gösterdi. Hem Sergio Perez gibi istikrarlı, hem de hızlı olmayı başarabilen bir Fransız. Aracını Fernando Alonso stilinde eve döndürmeyi başarabiliyor.

Alonso demişken... 2018 Le Mans galibi, yarış günlerinde her zamanki gibi oluyor. Papaya turuncusu McLaren'i grid'in hangi bölgesinden olursa olsun, hatta pit alanından olabilir... Bir şekilde puan potasına sokmayı başarıyor. Bu yüzden saygıyı hak ediyor.

Ancak kariyerinin son günlerinde olan Alonso'nun puanlardan ziyade galibiyetler için yarışması gerektiğini söylememiz acı olacak. Bu sene (ücretsiz Honda motorundan, pahalı Renault motoruna geçiş yapan) McLaren'in, Red Bull'u zorlaması gerekiyordu. Stoffel Vandoorne, ara sıra olması gerektiği yerde olabileceğini işaret etse de (Fernando'nun 0.1 - 0.2 sn gerisi) çoğu zaman yanlış zamanda yanlış ayarlarda oldu ya da teknik sorunlarla boğuştu. Vandoorne için en iyi ihtimal, Alonso'nun takımdan ayrılması, bu sayede gelecek sene de takımda yer bulabilmesiydi ancak Belçikalı sürücü için McLaren geleceği pek uzun sürecek gibi görünmüyor.

Bu sömestrde McLaren'de birçok isim (Tim Goss, Eric Boullier, Matt Morris) günah keçisi ilan edildi. McLaren, bırakın Red Bull ile mücadele edebilmeyi, orta grupta dahi düzenli olarak güçlü olamadı. Bakalım James Key geldikten sonra ne yapabilecek?

Umarız daha iyiye gider. Dünyada hiç kimse, Zak Brown kadar, kaybetmekten bu kadar çok nefret etmez. Özellikle Honda'nın yükseliş döneminde, bu takım içerisinde bir şeyler olmak zorunda. Takımın yaşadığı sorunların bir bölümü, kendi rüzgar tünelini kullanamıyor olmasından kaynaklanıyor. Hâlâ Toyota'nın Köln'deki rüzgar tüneli tesisini kullanıyorlar ve Adrian Newey/Andy Green tarzı, liderin açık bir şekilde belli olduğu, karışıklıkların önüne geçen bir teknik çalışma grupları yok. ▶





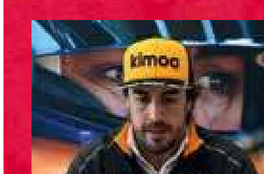


McLaren'deki kötü sonuçlar teknik yönetimin değişmesine sebep oluyor. Alonso ise F1'den ayrılıyor.



"ALONSO'NUN KARİYERİNİN SON GÜNLERİNDE PUANLARDAN ZİYADE GALİBİYETLER İÇİN YARIŞMASI GEREKİYORDU. RENAULT MOTORUYLA BİRLİKTE ASLINDA RED BULL'U ZORLAMALARI BEKLENİYORDU."

B SINIFI



Öğretmenin en sevdiği
Fernando Alonso



En fazla gelişen
Carlos Sainz



Daha sıkı çalışmalı
Stoffel Vandoorne

STEVEN TEE, GLENN DUNBAR, ANDY HONE, ZAK MAUGER, SUTTON IMAGES

GELİŞİMİ DEVAM EDENLER

Monaco dışında, Haas VF18 sezon boyunca istikrarlı bir performans sergiledi. Kevin Magnussen, eskiden olduğu gibi çok hızlı ve parlak sürüşler yapıyor. En azından ilk 3 içerisinde bitirebilecek sürüşler ortaya koydular.

Bu büyük bir başarı çünkü McLaren gibi bir takımdan gönderilip, 2017'de bir sürü yanlış giden tekerlek tekerleğe mücadelenin ardından bunu başarması kolay değildi. Bu sene Kevin, ait olduğu yeri buldu ve onu izlemesi keyif veriyor. Romain Grosjean ise tam tersi, son 6 ay içerisinde eskiden olduğu pilota dönüş yaptı. Artık tepkisel sürüyor ve çok sık frenleri kilitliyor. Dünyanın birçok pistindeki bariyer sistemlerini yakından biliyor.







Haas ve Toro Rosso ilk bölümde iyi işler çıkardılar. Aynı şeyi Williams için söylemek imkansız.









Ancak Haas genel olarak mükemmeldi: Dallara'nın standartların altında uyguladığı program, takım için prototip çalışmalarının önüne geçti. Ana takım bu sayede Ferrari tünelindeki aero çalışmasına odaklanabildi.

Freddy Vasseur ile yeniden canlanan Sauber takımı, bir diğer büyük oyuncu oldu. Frederic, geçtiğimiz sonbaharda hızlı bir şekilde daha önce yapılan Honda kontratından kurtularak, Ferrari motorunu, Charles Leclerc'i ve Alfa sponsorluğunu takıma kattı. Anlaşma yapıldı. Kendisi bir mühendis olmasa bile aracında teknik açıdan ne olduğunu iyi bilen bir yöneticiydi. Ardından Sauber'in temel şeyleri yapmasını sağladı. Ciddi ağırlık tasarrufuna gidildi, mantıklı bir araç mimarisi kuruldu ve pilotlar doğru şekilde yönetildi.

Ve evet, Charles Leclerc çok iyi çıktı. GP3 ve F2'de karakterini ve yeteneklerini gösteren Leclerc, ilk günden itibaren harikaydı. 1965'teki Jackie Stewart, 1984'teki Ayrton Senna gibi. Onun yanında yer alan Marcus Ericsson, her zaman zorlandı ancak aslında bu sene, tüm koşullar dikkate alındığında oldukça iyi iş çıkarıyor. Sebastian Vettel'in yanındaki Sebastien Bourdais gibi oldu. Ancak genel olarak yarışlarda Charles ve Marcus farklı dünyalarda oluyorlar.

Toro Rosso, Tost'un yönetimi, McLaren'e gidecek James Key, Jonathan Eddolls ve Honda'dan entegre olan teknik ekip ile izlemesi hoş olan takımlardan birisi. McLaren, Honda ile tekrar bağlantı kurduğunda onlarda liderlik eksikliği olduğunu söylemiştik. Ancak Toro Rosso'da böyle bir isim var: Franz Tost. O, BMW ile çalıştı. Williams günlerini hatırlayın. Motor yönetimini iyi biliyor. Bağırmaktan korkmuyor. 2018'de o, Honda'nın pusulası konumunda.

Aynı şekilde Pierre Gasly de hayal kırıklığı yaratmadı. Geçen sene Japonya Super Formula serisine çok hızlı adapte olmuştu. Bu yaklaşım, Honda ve açıkçası Red Bull'u da etkilemiş olmalı. O, gerçekten hızlı. Aynı Esteban Ocon gibi. Aynı zamanda zeki.

Brendon Hartley... Kişisel olarak, mevcut şartlar altında iyi iş





Frédéric Vassuer'lü Sauber, takımın yanında Charles Leclerc'in de parlamasını sağladı.





> "CHARLES LECLERC ÇOK İYİ ÇIKTI. GP3 VE F2'DE KARAKTERİNİ VE YETENEKLERİNİ GÖSTEREN LECLERC, İLK GÜNDEN İTİBAREN HARİKAYDI. AYNI 1965'TEKİ JACKIE STEWART, 1984'TEKİ AYRTON SENNA GİBİ."

çıkardığını düşünüyoruz ancak tabii ki bu beklentilerinize bağlı. STR, Felix Rosenqvist yerine onu tercih ettiğinde Daniil Kvyat'ın ardından direkt hızlı bir isim yerine hoş bir isimle çalışmayı istediler. Ve istediklerini aldılar. Öyleyse bir sorun yok...

Son olarak, üzgün bir şekilde, Williams'tan bahsedeceğiz. Zayıf yönetime sahip, iki paralı pilotlu bir takım. Araçları, olması gerektiği yerden çok yukarıda yer almalı. Paddy Lowe, inanılmaz baskı altında. Şaşırtıcı olmayan bir şekilde kendisinin eski versiyonunun gölgesinde kaldı.

Cevap açık. Eğer, Melbourne'den bu yana Williams araçlarını Max ve Lewis, hatta Max ve Lance Stroll, ya da Oliver Rowland sürüyor olsaydı, bugün o araç olduğundan çok daha hızlı olurdu. Bu tabii ki bir hipotez ancak bir noktaya değinmek için bunu söylüyoruz. Dikkat çekmek istediğim şey "geri bildirim" değil, aracı sürekli olarak fiziksel açıdan limitlerde kullanmak. Bu sayede aracın zayıf noktalarını öğrenmek. Williams, bütçe ve tesis açısından Haas ve Force India'nın önünde olsa da şu anda bunu kullanabilen bir pilot kadrosu yok.

Çok fazla simülatör çalışması yapıldığını söyleyebilirsiniz. FW41'in mevcut gelişimi şu anda her zaman olan sorunlardan ziyade aracın sürüşünü kolaylaştırmaya bağlı. Bu şekilde sadece pist üstünde döner durursunuz. Ta ki bir şeye vurana kadar.

C SINIFI



Öğretmenin en sevdiği
Charles Leclerc



En fazla gelişen
Kevin Magnussen



Daha sıkı çalışmalı
Brendon Hartley

GLENN DUNBAR; ANDY HONE; SUTTON IMAGES


Premier League
BUNDESLIGA
NBA
UFC
ATP WORLD TOUR
motoGP
ssportplus.com'dan
ücretsiz üye ol
App Store
Google play
chromecast
HD Yayınlar
Kesintisiz İzleme Keyfi
Güncel Arş

ŞEYTAN ÜÇGENİ



Formula 1'de hangisi daha ön planda: Takımlar mı? Pilotlar mı? Spor mu? Adeta Bermuda Şeytan Üçgeni gibi gizemini koruyan bu soruya yanıt aradık.

YAZI KORHAN SAVRAN
FOTOĞRAFLAR LAT IMAGES

FORMULA 1'İ DİĞER TÜM TAKIM SPORLARINDAN BENZERSİZ KILAN İKİ TEMEL ÖZELLİK VARDIR. Bu iki özelliği, serinin bir spor olup olmadığını tartışma konusu yapanların yüzüne vurmayı oldukça seven biriyim. Ama bu yazının ana fikri ve genel amacı, birkaç yıldır özellikle izleyicilerin evrildiği noktayı, sporun değişen şartlarına ve koşullarına doğru daha gerçekçi bir pencereden bakmalarını sağlamaya çalışmak. Motorsporları ve özellikle F1'i diğer takım sporlarından ayıran en benzeriz nokta kadın ya da erkek fark etmeksizin, her iki cinsin rekabet edebileceği ortamı sunuyor oluşudur. Diğer takım sporlarının büyük çoğunluğunda bunu görmek fiziksel şartlara da bağlı olarak imkansızdır. Bu konuda motorsporları, özellikle de F1 eşsiz bir konumdadır.

İkinci nokta ise her ne kadar görünüşte takım sporu da olsa, Formula 1 aslında çok çetin şartlar ve hızlarda bireysel bir rekabet alanının bizzat kendisidir. Yine bu konuda, diğer branşlara göre büyük farklılık gösterir.

Gelin bu konuyu, koyu bir fan ya da fanatik bir izleyici çerçevesinden bakmadan inceleyelim. Unutmamamız gereken nokta, konuya bu çerçeveden bakmanın yanıltıcı sonuçlar doğuracağı gerçeğidir. O yüzden duruma tamamen objektif olarak yaklaşmakta fayda var.

Formula 1 Dünya Şampiyonası 1950 yılında resmi olarak Silverstone pistinde başladığında, 1906 yılında Fransa'nın Le Mans kentinde yapılan resmi Grand Prix yarışının F1 yarışlarının da temeli varsayılan bu döneme göre, daha profesyonel ve belirli kurallara göre yapılmasına olanak sağladı. Birinci ve ikinci dünya savaşları dönemlerinde zaman zaman kesintiye uğrasalar bile, Grand Prix yarışları hiçbir güvenlik gereksinimi olamadan, çok amatör olarak oldukça basit uygulanan kurallar olarak





> **MOTORSPORLARI VE ÖZELLİKLE F1'İ DİĞER TAKIM SPORLARINDAN AYIRAN EN BENZERSİZ NOKTA KADIN YA DA ERKEK FARK ETMEKSİZİN, HER İKİ CİNSİN REKABET EDEBİLECEĞİ ORTAMI SUNUYOR OLUŞUDUR.**



yapılmaya devam etti. 1935-1946 Nazi dönemi Almanya'sı, İngiltere, Fransa, İtalya otomotiv ve sanayileşme konusunda daha sonra Birleşik Devletlerin de dolu dizgin müdahil olacağı ve birçok kitaba da konu olacak ayrı bir savaşın içinde bulunuyorlardı. F1 isminin ilk olarak telaffuz edildiği modern dönem başlangıcı sayılan 1946'dan önce durum, pilotların, mekanikerlerin, hatta takım yöneticilerinin savaşı kazanmak için akıllara durgunluk veren tam bir teknoloji casusluğu filmi gibiydi. Kanadında şahlanan bir atı taşıyan, daha sonra Enzo Ferrari'nin otomobillerinin tanınmasında büyük rol oynayacak İtalyan savaş pilotu Francesco Barraca'nın, bugün tam da Porsche fabrikasının bulunduğu yerde düşürdüğü Alman savaş uçağı yüzünden Porsche ambleminde bu atın bir benzerinin olmasını düşünün. Ya da uçak motoru üreten BMW ambleminde bulunan motor pervanesi şeklinin yer almasını düşünün. Daha birçok gizemli, akıllara durgunluk verecek olayların canlı olarak sahnelendiği devasa bir kolezyumdur motorsporları tarihi. Ama günümüzde bu takımlar, pilotlara oranla fanlar tarafından ne kadar saygı görüyor?

Formula 1 Markalar Şampiyonluğu 1950'den tam 8 yıl sonra, yani 1958 senesinde verilmeye başlandı. Şampiyon, adını birçoklarının yeni duyduğuna emin olduğum Vanwall'dı. Bu küçük İngiliz takımı, Sürücüler Şampiyonası'nın kaderin bir cilvesi olarak, İngiliz Sir Stirling Moss'un tarihe damgasını vuran büyük centilmenliği ile Ferrari'nin İngiliz pilotu (F1'in ilk Britanyalı Dünya Şampiyonu'dur) Mike Hawthorne'e kaybetmişlerdi. Ama mutluydular, çünkü ismi tarihe geçmişti bu küçük İngiliz takımının. Şu an tarihin en popüler takımlarından biri olan Ferrari'nin ilk Markalar

Şampiyonluğu'nu kazanması için 3 yıl, Lotus'un 5 yıl, McLaren'in ise bu unvan için kurulduktan sonra 11 yıl, yarışmaya başlamasından sonra ise tam 8 yıl beklemesi gerekecekti. Genele bakıldığında birkaç istinası olsa da, sezon sonunda Sürücüler Şampiyonluğu'nu kazanan pilotların takımları Markalar Şampiyonu olabilir. Ama ben esas, fanların hatta takım ve pilotların bakış açısından Markalar Şampiyonası'nın ne kadar önemli olduğu ile ilgili olarak, yakın tarihteki iki büyük istisna üzerinde durmak istiyorum. Çünkü bu spor, ne kadar safkan bir takım sporu olsa da, önemi açısından gerçek biraz farklı olabilir mi? Kesinlikle...

1994 yılında Michael Schumacher, Benetton takımıyla ilk şampiyonluğuna ulaştığında, takımın Markalar Şampiyonası'nı Williams'a kaptırması, Sürücüler Şampiyonluğu'nu kazanan Schumacher'ın veya takımın umurunda mıydı? Muhtemelen hayır. Benetton takımı taraftarları duruma üzülmüş müydü? Kesinlikle hayır. Çünkü Pilotlar Şampiyonluğu'nu kaybetmişseniz, Takımlar Şampiyonluğu'nu kazanmak, pastadan alacağınız paranın miktarı dışında, pek bir önem arz etmez. Motorsporlarında farkı yaratan, diğer sporlara göre bireyselliktir, takım değil. Bir futbol takımının taraftarları için fark, takımın her zaman oyuncunun önünde olduğu gerçeğidir.

Bu yüzden bir kulüp takımı taraftarı, hiçbir zaman futbolda takımı şampiyon olamamışsa futbolcusunun aldığı yılın en büyük futbolcusu ödülünü, takımın şampiyon olmasına değişmez. Tüm takım sporlarında



durum hemen hemen aynıdır. 1999 yılında McLaren-Mercedes Mika Hakkinen ile Sürücüler Şampiyonluğu'nu ikinci kez kazanırken, Ferrari teselliyi Markalar Şampiyonluğu'nu rakibinden 4 puan farkla alarak bulmuştu, ama taraftarların hepsi mutsuzdu. Bunun bir benzerini yakın gelecekte çok acı bir şekilde yine aynı takıma karşı test edeceklerdi. Felipe Massa 2008 Interlagos'ta çizgiyi geçtiğinde birkaç saniyeliğine hem Sürücüler hem Markalar Şampiyonluğu'nu kazanmıştı. Garajda herkes sevinç içinde birbirini kucaklarken Lewis Hamilton son virajda Timo Glock'u geçip 5. sıraya yükseldiğinde, Sürücüler Şampiyonluğunu bir puan farkla aldığının henüz farkına varamamışlardı.

Durum çok geçmeden fark edildiğinde ise, tarihin en büyük dramalarından biri yaşanıyordu. Ferrari



"SAFKAN BİR TAKIM SPORUNDAN BAHSEDERİZ, AMA PİSTTE DANS EDEN PİLOTLARIMIZIN ŞAMPİYONLUĞU KAZANMASINA HİÇBİR ŞEYİ DEĞİŞMEYİZ."









Konuyu biraz da takımların perspektifinden okuyunca, onlara hak vermemek elde değil.

mekanikerinin garajda camı çerçeveyi indirmesi, aslında tam da söylediğim durumun özeti gibiydi. Ferrari 2008 Markalar Şampiyonası'nı kazanmıştı. Takım sezonun şampiyonuydu. Ama Sürücüler Şampiyonası'nı ezeli rakipleri McLaren takımının Britanyalı pilotuna kaptırmışlardı. Kabul ediyorum, durum çok dramatik olduğundan o an bunu kimse idrak edememiş olabilir, ama bu gerçeği asla değiştirmez. Çünkü Markalar Şampiyonluğu'nu kazanan takım kutlama yapar eğlenir, ama yarıştan sonra Ferrari garajında adeta bir cenaze töreni durumu vardı. Bu yüzdendir ki motorsporlarının kimyası çok farklıdır.

Safkan bir takım sporundan bahsederiz, ama pistte dans eden pilotlarımızın şampiyonluğu kazanmasına hiçbir şeyi değişmeyiz. 2018 sezonunda da benzer bir durum ortaya çıkabilir. 2009 yılından beri sürekli olarak, sezon sonu Sürücüler Şampiyonası ipini göğüsleyen pilotun takımı sezon sonunda da mutlu sona ulaşıyor. Ama bu yıl yine bu konu ile ilgili durumu test edebileceğimiz bir sezon ile karşı karşıya kalabiliriz. Sonuçta bu rekabet hepimizi mutlu edecektir. Tabii desteklediğimiz pilotun şampiyonayı kazanması kaydıyla.

Bu noktaya kadar her şey normaldi. Formula 1'in kendisi de yıllar geçtikçe evrime yenik düşmek zorunda kaldı. Takımlar Şampiyonası'nın başladığı 1958 yılında, Portekiz GP'sinde centilmenliği şampiyonluğa değişen Sir Stirling Moss gibi pilotlar artık yok. Bu yüzden biz de artık romantizmden sıyrılıp, değişen dünyanın gerçeklerine ayak uydurmak zorundayız. Bunu reddedenler olacaktır, ama gerçek ortada duruyor.

Evet, konuyu takım emirleriyle sporun gidişatına bağlayacağımı anladınız. Takım emirlerinin yeni bir şey olduğunu düşünüyorsanız yanılıyorsunuz demektir. Çünkü bunu daha iyi anlamak ve takım emirlerinin referans noktası olarak filmi 36 yıl geriye, 1982 San Marino GP'sine sarmamız gerekiyor. Renault'ların sorun yaşaması ile Didier Pironi ve Gilles Villeneuve amansız bir liderlik savaşının ortasında kalmış Ferrari, Rene Arnoux motor problemi ile yoldan çekilince bir dubleyi kaçırmamak, olası bir kaza riskini savuşturmak ve o yıl turbo motorlarının genel sorunu yakıt problemi yüzünden yolda kalmalarını engellemek için pozisyonlarını koruyarak yavaşlamalarını emretmişti. Ama Pironi bunu dinlemedi ve son turda Tosa'ya geç frenle dalıp nefis bir atakla Gilles Villeneuve'i geçip yarışı kazandı. Ayrton Senna'nın 1989 yılında yine aynı pistte, Alain Prost'a karşı meşhur 'Tosa antlaşmasını' ihlal etmesini, her ne kadar takım emrine bağlamasam da örnek verebilirim. Yakın geçmişte ise 2012 yılında Malezya'da patlak veren "Multi 21" olayını hepimiz hatırlıyoruz. Mesela 2002 A1-Ring'te yarışın sonunu izlerken, ben de son turda yaşananlardan hiç hoşnut kalmamıştım.

Her spor izleyicisi gibi neden sorusunu kendime sıkça sormuştum. Aslında cevap çok basitti. Yaklaşık 2.5 milyar doların söz konusu olduğu bir sporda, bir takımın sırf bizi mutlu etmek için Barrichello'ya yarış kazandırması onlar için kabul edilemezdi hepsi bu. Bazılarına göre spor, o gün vefat etmişti. Ama hayır, gerçekte haklı olan takımlardı. Hayatta kalabilmek için yapılması gerekenlerin en tepesinde bu yazıyordu. Bunu biraz takımların perspektifinden okuyunca, onlara hak vermemek elde değil.

2018 sezonunda Almanya'da Bottas'a verilen yerini koru mesajı veya Ferrari'nin açıkça Vettel'i kolluyor olmasının altında tek bir neden yatıyor. Bu yıl özellikle sosyal medyada gördüğüm mesajlar, hâlâ sporun evrildiği noktayı göremediğimizi açıkça ortaya koyuyor. İşin garip tarafı bu yıl her iki takım da çok açık bir şekilde takım emri uygularken, takımların taraftarları kendi takımlarının yaptıklarını görmezden gelip rakip takımları suçluyor. Size bu konu ile ilgili ufak bir tüyo vermek istiyorum. Bir takımın sezon başında birinci pilotu aşağı yukarı bellidir. Takım için en sağlıklı olan durum (ki eğer o sezonda çok ciddi bir rakip pilot tehdidi varsa çok daha önemlidir), sezon ortası geldiğinde takımın ikinci pilotunun şampiyonluk savaşı içinde olmaması tercih edilir. Bunun en büyük sebebi takımın odaklanma problemidir. 2008 yılında Ferrari'nin Sürücüler Şampiyonluğu'nu kaybetmesine neden olan sendromdan bahsediyorum. Takımlar, takım içinde iki azılı katilden çok, şampiyonluğa oynayan ana kraliçeye kayıtsız şartsız hizmet edecek takım arkadaşı rolünü kabul etmiş pilotları tercih eder. Bunun spor açısından kabul edilebilir olmadığını söyleyebilirsiniz, ama gerçek maalesef uzun yıllardır böyle. Çünkü kazanmak her şeyin önünde geliyor. Bizim bile fersah fersah önümüzde.









PICTURE:GLENN DUNBAR/LAT













GRİD

Büyüleyici saatler; fırtına öncesi sessizlik. Dakikalar geçtikçe grid'deki tansiyon artıyor. Birazdan tam gaz sürecek aksiyon başlayacak. Peki hemen öncesinde neler yaşanıyor?

YAZI ROBERT HOLMES
FOTOĞRAFLAR ADRIAN MYERS



BU SON ANLARDAKİ *hazırlık, dışarıdan bakıldığında rutin gibi görünebilir. Fakat her aksiyon tam zamanında ve titizlikle yapılıyor. Lastik ısıtıcıları ve 'fonksiyonel sıvıları' kontrol etmekten pilotların ulusal marşta yerinde olmasını garantilemek gibi birçok prosedür var...*











BEŞ KIRMIZI *ışığın yanması için zaman daralırken, tansiyon da giderek artıyor. Hazırlıklar tamam mı? Pilot yerinde mi? Bu anlar, takımın çoğunun geriye çekildiği saniyelerdir. Takım, aracı hazırlama işini bitirdi ve araçtan maksimumu almak şimdi pilotun görevi.* ▶








DEKRA


CHANDON
DELL


PETRONAS


EPSON
44
RIGHT REAR
PIRELLI


HAAS



__GRID__ boşalmaya başlarken pilotlar önlerindeki işe odaklanıyorlar. Ünlüler, TV görevlileri, gazeteciler buradan ayrılmaya başlıyorlar. Sadece etraftan gelen genel gürültüler duyuluyor. Mühendisler, fizyoterapistler ve takımın önde gelen üyeleri de buradan çekiliyor. Son olarak kokpite kuru buz veriliyor, tulumların fermuarları çekiliyor, telsiz kabloları yerleştiriliyor ve kask kemeri sıkılaştırılıyor.















AKSİYON ZAMANI *ve birazdan sahne tamamen sürücülerin. Pilotlar halo'nun ardından kokpite geçiyorlar; bu, zariflik içerisinde yapılmalı. Kemerler takılıyor. Homurtular ve turbo ıslıkları arasımda hibrit motorun sesi, etrafı dolduruyor. Mekanikerler, ekipmanlarıyla birlikte koşmaya başlıyorlar. Artık ışıkların yanıp sönme vakti geldi.*







FOTOĞRAF:GLENN DUNBAR/LAT



FERRARI'NİN TARİHÇESİ
BÖLÜM 5
1994-2004

YAZI DAMIEN SMITH
FOTOĞRAFLAR LAT IMAGES

MAKİNENİN YÜKSELİŞİ

Felaketin küllerinden, yenilmez bir güç ortaya çıktı. Peki bu dönüşüm sürecinde Ferrari neleri kaybetti?





YÜKSELİŞ VE DÜŞÜŞ: FERRARI HEP BÖYLEYDİ. ZİRVEDEN BAKTIĞINIZDA MANZARA NEFES KESİCİYDİ. ASCARI, FANGIO, HAWTHORN, HILL, SURTEES, LAUDA, SCHECKTER…

YENİ ÜSTÜNLÜK DÖNEMİ, SADECE SCHUMI'DEN OLUŞMUYORDU

Jean Todt, 1993'te Luca di Montezemolo tarafından göreve getirildi ancak o, 1996'da Michael Schumacher'i (en solda), ardından 1997'de Ross Brawn'ı (solda) ve Rory Byrne'ı (en sağda) takıma getirmesiyle başarı için gerekli ekibi kurmuş oldu.



Bu isimler, Formula 1'in en seçkin kulübünün kutsanmış üyeleriydi. Hepsinin ciğerleri, Ferrari ile Dünya Şampiyonu olmaları sayesinde sert ve eşsiz bir havayla dolmuştu.

Ama kaçınılmaz iniş acıya dönüştü. Kargaşalar, hayal kırıklıkları ve hatta ölüm takip etti. Maranello'da hayat böyleydi ve tüm bunlar Scuderia'yı daha çekici hale sokuyordu.

Jean Todt ve Michael Schumacher döneminde ise Ferrari algısında bir şeyler farklılaştı. Bu takım kazandı… Ve yıllarca kazanmaya devam etti. Onların kurmuş olduğu bu takım, Ross Brawn ve Rory Byrne'ın herkes tarafından kabul edilen mükemmelliğiyle birleşince, daha önce hiç görmediğimiz ve muhtemelen bir daha göremeyeceğimiz bir Ferrari ortaya çıktı.

Her şey onların lehine görünüyordu: Politik açıdan Ferrari, diğer takımlardan daha fazla etkiye sahipti ve sonuç olarak daha çok para kazandı. Alaycı insanlar, kurallar ve cezalar Scuderia'nın lehine olduğu zamanlarda, FIA'yı "Ferrari International Assistance" yani Ferrari destekçisi olarak şikayet ediyordu. Kahrolsun! Hatta Bridgestone lastikleri dahi onların gereksinimlerine mükemmel uyacak şekilde hazırlanmıştı. Bu yüzden galibiyetlerin gelmeye devam etmesine şaşırılmamalıydı.

Bu, Enzo'nun Ferrari'si değildi. Tüm yetenekleri ve kusurları eşit seviyedeydi; Bu bir makineydi; Her ne olursa olsun, tekrar tekrar en iyi sonucu almak için tasarlanmış mükemmel bir F1 vizyonuna sahip bir makine. Ancak rekorlar kıran ve çoğu zaman F1 dışındaki hayata yönlenmeye neden olan bu dönemin hasat vermesi biraz zaman aldı.

Todt, Ferrari ile ilk Takımlar Şampiyonluğu'nu kazandığında 6, daha da önemli olan Pilotlar Şampiyonluğu'nu Michael ile kazandığında ise 7. senesindeydi. Schumacher, Scheckter'dan sonraki şampiyonluksuz geçen uzun dönemi sonlandırarak Ferrari F1 azizleri arasına girdi.

Bu yazıda bilinen eski şeyleri tekrarlarken, Todt'un ilk senelerinde ne kadar yoğun baskı altında olduğunu unutmak günümüzde çok kolay olabilir. 1993'te Luca di Montezemolo'nun kendisini takıma katmasının ardından ilk plan bilindik yüzlerle çalışmaktı. John Barnard'ın zekası, 1990'da Ferrari'yi Alain Prost ile şampiyonluğu çok yaklaştırmıştı ancak Guildford'dan yönetilen bu çalışma yöntemi, Ayrton Senna'nın Suzuka'da 1. virajda yaptığı kamikaze dalışından çok öncesinde sıkıntıya girmişti. Fiat politikaları ve güven eksikliği, bu planı ortadan kaldırdı. Ancak henüz 3 sene sonra, Todt ve Montezemolo yine aynı şeyi denediler.

Benetton'da daha fazla deneyim kazanan Barnard, 2. Ferrari dönemi için geri döndü. Neredeyse hiç fark yoktu. Guilford'daki teknik ofisin yerini bu sefer Ferrari Tasarım Departmanı aldı. Yine aynı şekilde Surrey şehrinde kuruldu. Bir kez daha Barnard'ın isteği tasarım konusunda yalnız olmaktı. Todt'un görevi ise onu dikkatini dağıtacak şeyler karşısında korumaktı…

1994 için hazırlanan ince yapılı ve düşük sürüklenmeye sahip 412T1 kesinlikle umut vericiydi. Ancak ne değişmişti? Barnard yine eski hayal kırıklıklarıyla karşılaştı. Motor departmanı onunla birlikte çalışmıyordu ve pist kenarında kriz çıkıyordu. Gerhard Berger, Hockenheim'da kazanarak 4 senelik acı dolu galibiyet hasretine son verdi. Ancak bu galibiyet, o dönemin yıldızı olan Williams, daha da önemlisi Barnard'ın daha yeni ayrıldığı Benetton karşısında yeterli değildi.

Ferrari, Renault'nun V10 üstünlüğü karşısında 1995 için çok sevilen V12 motorunu kullanmaya devam etti. Peki bu seferki ödül neydi? Tek bir galibiyet daha. Jean Alesi, Kanada'da yakışıklı 412T2 ile kazanmayı başardı. Hikaye yine aynıydı. Ardından Todt, Schumacher'le anlaştı.

Michael'in 1994'te kazandığı ilk şampiyonluğu, Senna'nın Imola'da hayatını kaybetmesi, Adelaide'da Damon Hill ile olan beceriksiz kazası ve Benetton'daki bitmek bilmeyen çekiş kontrol tartışmalarının gölgesinde kalmıştı. Ancak 1995'teki performansı, zaten çok açık olan bazı kanıtların netleşmesini sağladı: Schumacher farklı bir sınıftaydı.

Peki ya 1990'ların ortalarında Schumacher'e karşı kim vardı? Senna ve Prost gittikten sonra o, genelde daha hızlı araca sahip yiğit Damon Hill'e, 2. sınıf yetenekler Berger ve Alesi'ye, henüz olgunlaşmamış Mika Hakkinen'e karşı mücadele etti… Todt, grid'de oyunu değiştirebilecek tek ismin, Schumacher olduğunu biliyordu.

Benetton'da kazandığı şampiyonluklara rağmen Schumacher de, Ferrari'ye ihtiyacı olduğunu biliyordu. Williams ona, kısa vadede şampiyonluklar sunabilirdi. Spor araçlarda olgunlaşmasını sağlayan Mercedes, McLaren ile ▶

"BU, ENZO'NUN FERRARI'Sİ DEĞİLDİ. TÜM YETENEKLERİ VE KUSURLARI EŞİT SEVİYEDEYDİ. BU BİR MAKİNEYDİ; HER NE OLURSA OLSUN, TEKRAR TEKRAR EN İYİ SONUCU ALMAK İÇİN TASARLANMIŞ MÜKEMMEL BİR F1 VİZYONUNA SAHİP MAKİNE."


AGYAR NAG
PEST 2001
rmula 1™
OMP
M Schumacher

"ONA KARŞI OLAN ŞEY, BU GÖREVDE BAŞARILI OLMAK İÇİN SAHİP OLDUĞU ADANMIŞLIKTI. 'NE PAHASINA OLURSA OLSUN KAZAN' STRATEJİSİ, HİÇ BU KADAR BARİZ OLMAMIŞTI."



SILVERSTONE KAZASI, ÜSTÜNLÜĞÜ SADECE BİRAZ GECİKTİRDİ

Michael Schumacher, 1999 Britanya GP'sinde bacağını kırdığında, Mika Hakkinen ile olan mücadelesi kısa süreliğine noktalandı. Ferrari, o sene çifte şampiyonluğu az farkla kaçırdı ancak gelecek 5 sene boyunca hata yapmadı.



yükselen güç halindeydi. Ancak Ferrari... Orada anlamlı bir şeyler oluşturma şansına sahipti. Prost, hatta Senna bile Maranello'nun çekiş gücünü hissetmişti. Alonso ve Vettel de bu çağrıyı aldılar. Schumacher, bu çağrıya dayanamadı. Bu kararda senelik 25 milyon dolarlık çekin de etkisi olmuş olabilir.

Ancak neyin içerisine girdiğini biliyordu. Todt'un Barnard dönemi, 1980'lerdeki yangın yerine göre çok az değişmişti. O şampiyonlukları kazanmak... Bu tam manasıyla bir kumardı. Henüz 26 yaşında olan Schumacher, geride kalmış bu takımı ayağı kaldırmak için en iyi yıllarını heba etme riskiyle karşı karşıyaydı.

Yine de bu yeni evlilik iyi başladı. Estoril'deki ilk testin ardından Michael, Ferrari 412T2 ile 1995 şampiyonluğunu, Benetton'dakine kıyasla çok daha kolay kazanabileceğini söyledi. Berger ve Alesi'den tur başına bir saniye daha hızlıydı. Ancak gerçekler, Barnard'ın sevimsiz F310'u ile 1996'da ortaya çıktı. Birisi yıllardır unutulmayan yağmurlu İspanya olmak üzere 3 galibiyet kazanıldı. Bu fena bir sonuç değildi ancak Schumacher, Ferrari'ye katılarak art arda 3. şampiyonluk umutlarını kaybettiğini biliyordu. Hepsi senindi, Damon...

Adil olalım, bu kumar 1997'de sonucunu verebilirdi. Schumacher, daha üstün olan Williams aracını kullanan Jacques Villeneuve'e karşı Ferrari'yi harika bir şekilde şampiyonluk mücadelesinde tuttu. Ardından tüm çalışması, bir diğer korkunç profesyonel ayıp ile gölgelendi... Jerez'de Villeneuve'ün aracına yandan vurmasıyla Schumacher'e kötü adam yakıştırması damgalanmış oldu. FIA, onun puanlarını silerken 5 galibiyetini tutmayı sürdürdü. Bir bakıma anlamsız bir ceza oldu.

1997 aracı F310B, Barnard'ın Ferrari'deki son eseri oldu. Todt, uzun deneyim sürecinin artık bittiğini ve Maranello'nun harekete geçmesi gerektiğini biliyordu. Tek tabanca Barnard takımdan gönderilirken, Todt Schumacher'i Schumacher yapan isimleri kiraladı. Ross Brawn ve Rory Byrne, Michael'in Ferrari'ye geçişiyle Benetton'un daha fazla şampiyonluk mücadelesi verememesini yakından gördüler.

1998'de Byrne'ın bir hedef doğrultusunda hazırladığı F300, kendisini takip edecek harikulade araçlar için bir taslak niteliğindeydi. Ancak Adrian Newey'in ilk McLaren'i MP4-13, Ferrari'nin kazanma sürecini biraz geciktirdi. Hakkinen gibi çok büyük yeteneklere sahip ismin yükselişi, şaşırtıcı bir şekilde yavaştı. Ancak 1998'de ve 1999'da zirveye ulaştığında, Schumacher bir anda kendisine karşı değerli bir rakip bulmuş oldu. Tek turda Fin pilot muhtemelen daha hızlıydı ve arkasında Newey varken, belirgin bir üst sınıra sahipti.

İtalya'nın sabrı gittikçe tükeniyordu. 1999 Silverstone'da Schumacher'in bacağını kırmasıyla gerilim daha da üst seviyelere ulaştı. Bir şampiyonluk şansı daha böylece gitmişti. Peki gerçekten gitmiş miydi? Eddie Irvine, sağlam bir ikinci pilotluktan daha fazlasını hiç göstermemişti. Ancak onun kasıntılı yürüyüşünün altında cesareti vardı. Schumacher'in yokluğunda, konsantrasyonunu kaybeden Hakkinen karşısında, Irvine oyununu yükseltti ve neredeyse şampiyon oluyordu. 6 yarış sonra Malezya'da dönen Michael için, Irvine'a destek rolünde olmak ne kadar acı verici olmuştur? Michael, sıralamalarda 1 saniyeden daha fazla farkla pol pozisyonunu kazandı. Sadece bu durum dahi, inatçı İrlandalı'nın Ferrari'deki 20 senelik acıyı dindirmesinin çok tuhaf olacağını gösteriyordu.

Ferrari 1983'ten sonraki ilk Takımlar Şampiyonluğunu kazandı. Ancak yarış sonrası yaşanan teknik tartışma, duruma yardımcı



FERRARI VE SCHUMACHER SALTANATI 5 SENE SÜRDÜ

Daha önce de Formula 1'i domine eden takımlar olmuştu ancak Ferrari'nin 2000-2004 arasında spora kurduğu üstünlük farklıydı: 5 Pilotlar, 5 Takımlar Şampiyonluğu ve 57 grand prix zaferi.

olmadı. Irvine'ın tamamen takım arkadaşının belirleyerek aldığı galibiyeti, kapalı parkta yapılan kontrollerde aracın barge board kanatlarının izin verilen ölçüler dışında olması nedeniyle elinden alındı. Ferrari, karar için itiraz etti ve kazandı. Nasıl mı? Ferrari'nin yaptığı savunma karşısında yönetim kurulu, sezon boyunca ve öncesinde kendi teknik ekibinin yapmış olduğu ölçüm değerlerinin güvenilir olmadığını fark etti. Kararları da aynen bu şekildeydi... Irvine'ın şampiyonluk şansı Japonya'da sızlanarak yok olurken, Hakkinen 2. şampiyonluğunu kazandı ve F1, toplu bir şekilde rahatladı.

Peki Schumacher, Brawn, Byrne ve ekibi, 2000 senesinde her şeyi mükemmel bir şekilde bir araya getirerek başarılı olamasaydı, Todt daha ne kadar dayanabilirdi? Süper takım hayatta kalabilirdi ancak muhtemelen Fiat'ın müdahalesi karşısında onun koruması olmazdı.

Neyse ki, Schumacher sezon finali Suzuka'da, Brawn'ın bir başka mükemmel stratejisinin yardımıyla Hakkinen'i mağlup etti. Bundan sonra hep böyle olacaktı. Art arda 5 şampiyonluk ve 72 GP zaferi kazanılacaktı. Benetton'da başardıklarına ek olarak Schumacher, milenyumun ilk yıllarında kazandıklarıyla F1'in rekorlar kitabını yeniden yazdı.

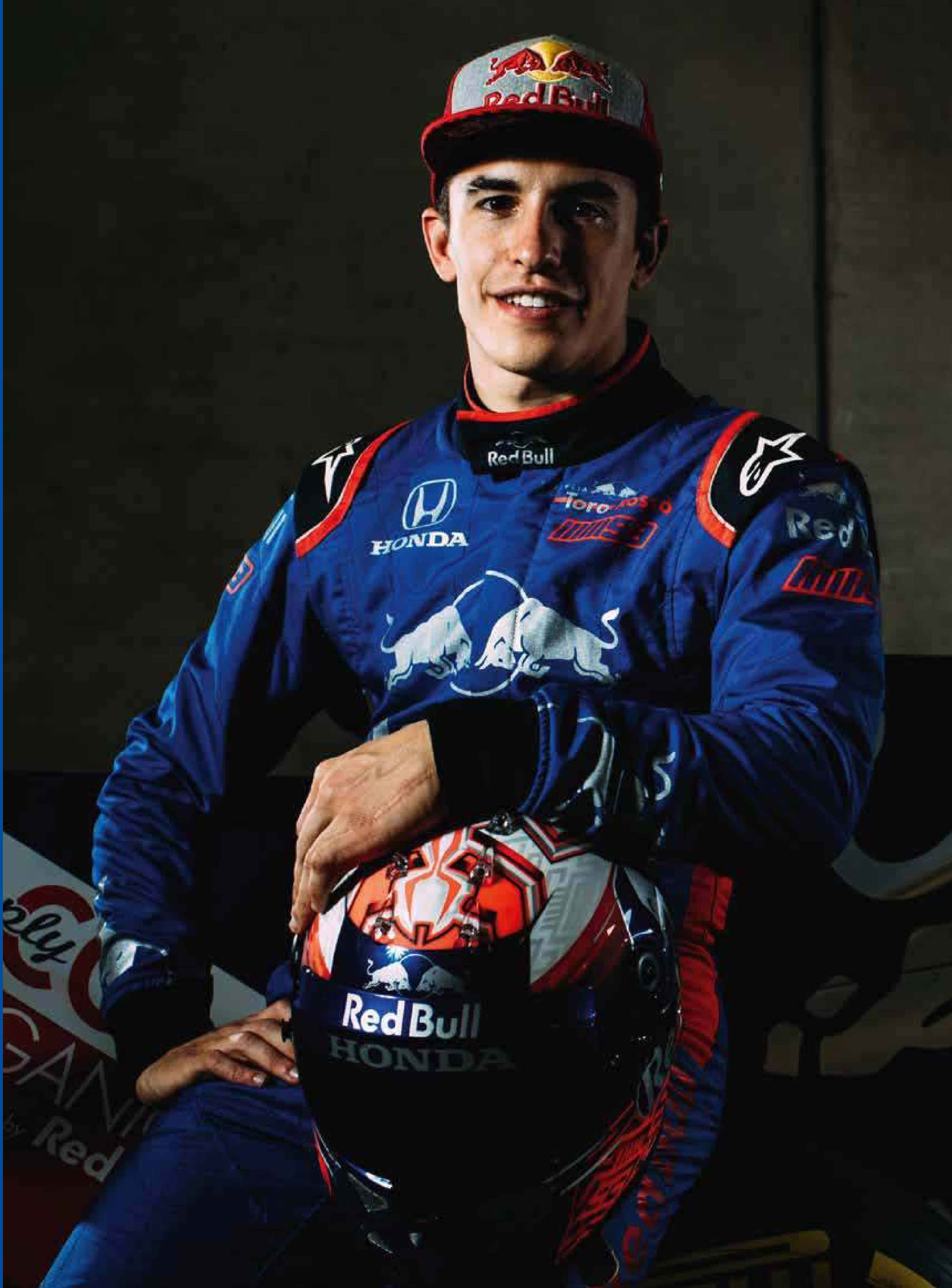
Her şey çok kolay olmadı. Williams'ın, BMW'nin muazzam V10 motoruyla birleşmesi, heyecan verici Juan Pablo Montoya ve Michael'ın kardeşi Ralf'in kararlılığı, zaman zaman Schumi ve Ferrari'yi endişelendirdi. Bu arada 2003'te Finlandiya'dan yükselen yeni tehdit, Ferrari'nin dominasyonunu yumuşatması amacıyla getirilen yeni puan sisteminin de yardımıyla, neredeyse bu istikrarlı sürüşü durduruyordu. O sene tek galibiyete sahip olan McLaren pilotu Kimi Raikkonen, 6 galibiyete sahip Schumacher'i mağlup etseydi, tarih bunu kesinlikle haksızlık olarak hatırlardı.

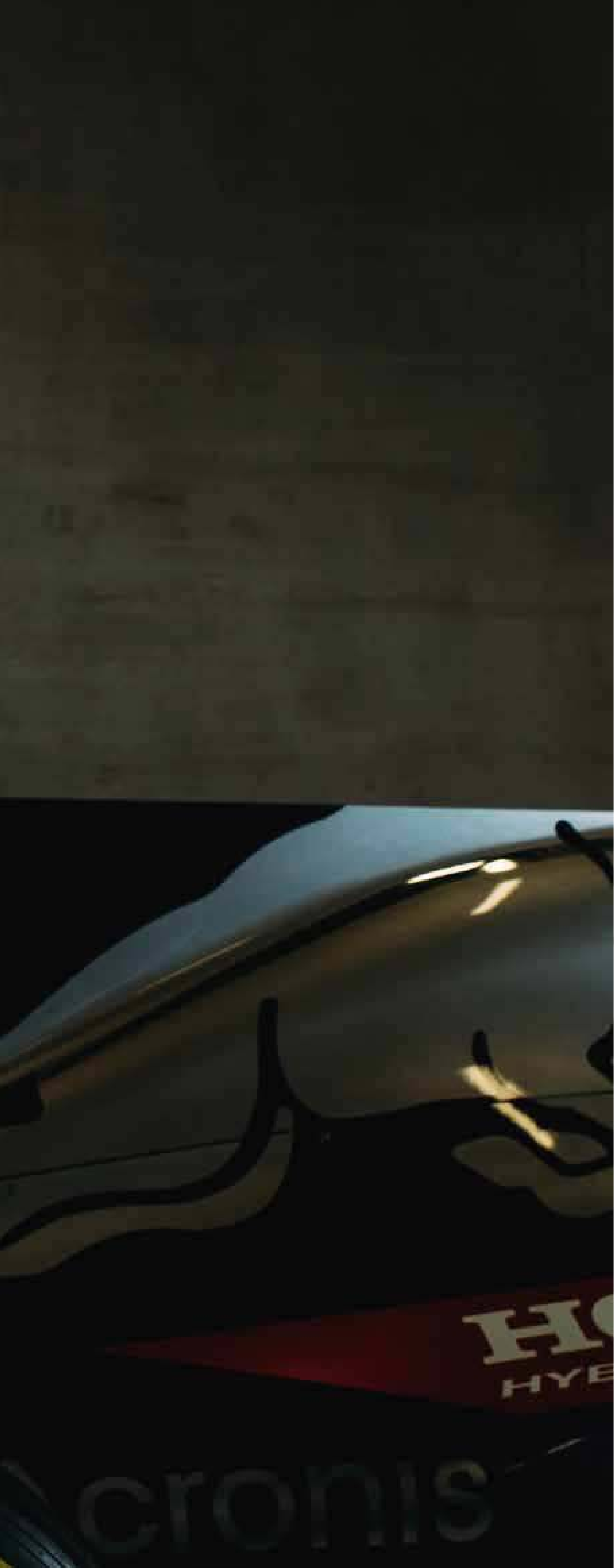
Ancak kesin olan bir şey var ki, Ferrari F1 takımının bu şekilde hatırlanmasındaki en önemli kişi Jean Todt'du. O, doğru insanları takıma katarak, kazanma kültürü oluşturma konusunda büyük takdiri hak eden kişi. Ona karşı olan şey, bu görevde başarılı olmak için sahip olduğu adanmışlıktı. 'Ne pahasına olursa olsun kazan' stratejisi, hiç bu kadar bariz olmamıştı. Avusturya 2002'deki takım emri tartışması ve 2005 Indy stratejisi dikkat çekici yanlış hamlelerdi. Ancak Todt, bunlara önem vermiyordu. Spor ve taraftarlar karşısında kendisine bir sınır koymuştu. Onun için önemli olan tek şey, Ferrari ve genellikle Schumacher için doğru sonuçları almaktı. Rubens Barrichello, her zaman takım içerisindeki yerini biliyordu.

Peki Todt, diğerlerinin düşüncelerini önemsiyor muydu? Muhtemelen hayır. Enzo Ferrari de bu yaklaşımı onaylardı: O, bu takımın kurucusu, provokasyon uzmanıydı. Bu açıdan Todt dönemindeki Ferrari, pek farklı değildi. Kibir havası ve tartışılmaz üstünlük: Ascari, Fangio, Hawthorn, Hill, Surtees, Lauda, Scheckter... Onların hepsi bunu çok iyi biliyordu.

GELECEK AY
2005-GÜNÜMÜZ




Red Bull
Red Bull
HONDA
Red Bull
HONDA



KUSURSUZ MARC



Dört kez MotoGP şampiyonu olan **Marc Márquez**, iki teker üstünde rakipsiz. Peki, bir F1 aracıyla çıktığı test sürüşünde neler yapabilir?

YAZI BEN ANDERSON FOTOĞRAFLAR MALCOLM GRIFFITHS/HONDA

Marc Márquez, dışarıdan rahat gözükmek için elinden gelenin en iyisini yapıyor. Ancak bu görünüşün ardında, karnında kelebeklerin uçuştuğunu tahmin etmek pek de zor değil. Bunda sonuna kadar haklı. Márquez dört kez MotoGP şampiyonu olmuş olabilir, ancak daha önce bir pistte yarış otomobili kullanmamış ve ilk ciddi tecrübesi bir F1 otomobiliyle olacak.

Teknik açıdan F1 ve motosiklet, spektrumun iki farklı ucunda yer alıyor, ancak bu iki farklı disiplini de deneyen ilk isim Márquez değil. MotoGP'nin mega-starı Valentino Rossi 2000'lerin ortasında Ferrari testine katılmış; Jorge Lorenzo ise iki sene önce Silverstone'da 2014 Mercedes'i kullanmıştı. Ancak bu durum hâlâ biraz ▶

alışılmışın dışında.

Red Bull Ring'in pit alanında Mark Webber'i "Yeni bir tecrübe" diyerek karşılıyor Márquez. Dokuz kez grand prix kazanan Mark Webber, Márquez'in bu yeni keşfinde ona koçluk yapacak. Mekanikerler, Márquez'in kullanacağı otomobili hazırlarken onlar da garaja doğru yola çıkıyor. Testte günümüz Toro Rosso tasarımıyla süslenmiş Red Bull RB8 yer alacak.

Webber, "Garaja her geldiğinde seninle konuşacağım" diyerek Márquez'i rahatlatmaya çalışıyor. Ön lastikleri frenajda bloke etmekten ve viraj çıkışlarında aşamalı olarak hızlanmaktan bahsediyorlar ve Webber, direksiyondan yol tutuş ayarlarını nasıl düzenleyebileceğini Márquez'e açıklıyor. O da karşılığında laptoptan 'referans turun' derecesini görmek istiyor ve Webber de, daha önce tek koltuklu ve yüksek yere basma gücüne sahip bir yarış otomobili kullanmamış birinin, fren pedalını kullanımda sıkıntı yaşayabileceğini söylüyor.

Márquez kendini hazırlarken Webber, son brifingleri veriyor. Kaskını başına geçiriyor ve kokpite oturuyor. O kokpite otururken Webber de direksiyonu çıkartarak emniyet kemerini takmasına yardımcı oluyor ve ardından da Márquez eldivenlerini takarak baş parmağını havaya kaldırıyor. Kokpit başlığı yerine monte edildikten ve lastikler takıldıktan sonra Webber, Márquez'e gösterge paneline odaklanmasını işaret eden bir hareket yapıyor.

Motor ateşleniyor ve mekanikerler, Márquez garajdan çıkarken motoru boğmamak için garip bir dönüş yapmasın diye otomobili pit yoluna kadar itiyor. Debriyajla yaşadığı birkaç küçük problemin ardından pit yolunun sonuna geliyor ve piste çıkıyor. MotoGP süper-starı Marc Márquez artık bir Formula 1 pilotu...

Kurulum turunun ardından pite geri dönüyor ve ayağının bir şeye takıldığını söylüyor. Sol ayağının frenajın ardından şasiden bir parçaya değdiği anlaşılıyor. Bu otomobil Webber'in görece uzun boyuna göre tasarlanmış ancak motorsporlarının ezelden beri en büyük kurtarıcısı olan selo bant imdada yetişiyor ve geçici bir çözüm üretiliyor.

Bir mühendis, "Dört turluk bir bölüm atacağız" diyerek altıncı yol tutuş modunu ayarlamasını söylüyor. "Eğer rahat hissedersen önce beşe, ardından da



dörde geçebilirsin. Gün sonuna kadar bir ya da ikiye geçebilirsen çok iyi olur." Márquez ilk ciddi turları için yeniden piste çıkıyor ve ilk viraja girerken frenleme bölgesine geç girerek, farklı vitesleri deneyerek, altındaki canavarın limitlerini zorlamaya başlıyor.

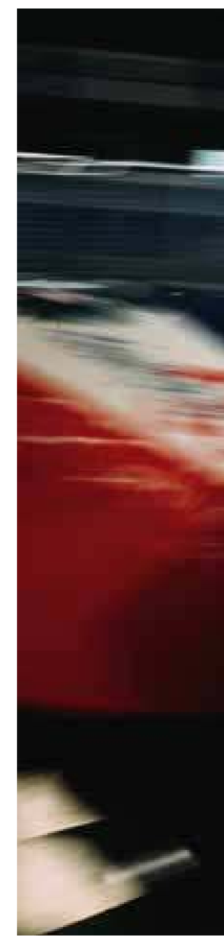
Bu arada Webber'in sözlerine kulak veriyoruz: "Bana virajlara hızlı girip geç gazlaması gerekip gerekmediğini sordu. Ben de virajda erken frenleyip gaza erken asılmanın daha iyi olacağını söyledim ama iş işten geçmişti! Her şey pek de olması gerektiği gibi değildi..." Webber bu cümlelerle aslında Márquez'in kulağını çekmiyor, sadece virajları almanın farklı bir yolu olduğunun altını çiziyordu. Ne var ki Márquez, seyircileri etkilemeye başlamıştı. İlk viraja hızlı bir şekilde girdiğini gören bir mekanikerin ağzından "Gayet iyi" sözcükleri dökülürken, diğeri de "Evet, gayet konsantre gözüküyor!" diyordu.

Márquez, ilk bölümünü tamamladıktan ve garaja geri döndükten sonra incelenen veriler; kendisinden beklenen frenleme performansına ne kadar çabuk ayak uydurduğunu gözler önüne seriyordu. Ancak Márquez, motordan gelecek ekstra yardıma fazla bel bağlıyor ve vitesleri olması gerektiğinden hızlı şekilde düşürüyordu. Bu alışkanlığı, frenlemenin belli bir kısmının motorun kendisi içinde yapıldığı MotoGP'den elde ettiği aşikardı.

Márquez, pit alanının üstündeki VIP bölümde F1 Racing'e "Piste çıktığınızda, MotoGP'deki teknikleri Formula 1'e uyarlamaya çalışıyorsunuz ama bunda başarılı olmanız pek mümkün değil. Her şeyi değiştirmek zorundasınız." Diyordu.

Bu durum, muhtemelen Márquez'in frenlemede otomobilin 'bir köşeden bir köşeye savrulması'yla ilgili olan şikayetiyle de doğru orantılı. Çünkü vites değişimini erken yapması yol tutuşunu kaybetmesine ve otomobilin kaymasına sebep oluyor. Webber ise bunu iyi bir şekilde yapmak için sabırlı olmak gerektiğini, F1 pilotlarının bile bu konuda ustalaşmak için zamana ihtiyacı olduğunu hatırlatıyor. Avustralyalı pilot ayrıca Kimi Raikkonen'in frenlemede en iyi isimlerden biri olduğunu ve Márquez'in tekniğinin farklı tipte bir otomobilde işe yarayabileceğini diplomatik bir şekilde belirtiyor.

"VİRAJDA ERKEN FRENLEYİP GAZA ERKEN ASILMANIN İYİ OLACAĞINI SÖYLEDİM AMA HER ŞEY OLMASI GEREKTİĞİ GİBİ DEĞİLDİ..." MARK WEBBER



Márquez, Mark Webber'den birkaç tavsiye aldıktan sonra kurulum turunu atmak üzere piste çıkıyor.













Bir süre sonra Red Bull'un Motorsporları Direktörü Helmut Marko ve Niki Lauda, neler olduğunu görmek için piste geliyor. Marko, garajda Márquez'le her şeyin yolunda olup olmadığıyla ilgili konuştuktan sonra Webber'le birlikte Aston Martin'ine atlayarak motosiklet dehasının bir F1 otomobilini nasıl sürdüğünü görmek üzere pistin bir köşesine gidiyor.

Döndüğünde ise gözleri parıldayarak, "Gelecek sezonun ilk yarışına kadar onu rekabetçi bir konuma getirebiliriz. Ama en fazla iki yıllık bir kontrat verebiliriz..." diyor

Özgüveni iyice yerine geldikten sonra Márquez'e sıfır set Pirelli lastiği (ne yazık ki sert hamur) veriliyor ve

Márquez, sakin kalarak hem Webber hem de Marko'yu etkileyen bir performans ortaya koyuyor.







motor gücü 1,000 devir daha artırılıyor (böylece 18,500 devire kadar yükseldi). Ayrıca otomobil daha çevik olsun diye yakıt miktarı 50 kilogramdan 20 kilograma indiriliyor. Márquez aşama aşama gelişerek 1.14.9 ile en hızlı turunu attı. Bu da, Massa'nın 2014'te bu pistte elde ettiği pol pozisyonu zamanından neredeyse altı saniye daha yavaş. 0.6 saniye daha hızlı olabilirdi ancak kendi açıklamasıyla fazla yavaş girdiği son virajda zaman kaybetti:

"En zor şey, frenleme noktasını anlamaya çalışmak. Çünkü MotoGP'de normalde viraja 200 metre kala frenlemeye başlarız ancak Formula 1'de bu mesafe 70-75 metreye kadar iniyor." Ayrıca, yavaş virajları hızlı virajlardan daha zor bulduğunu da sözlerine ekliyor:

"Bu gerçekten de çok farklı. Son turlarda bile virajlara girerken kendi kendime 'Bu kez frenleme için geç kalmayacağım!' diyordum ancak yine de geç kalıyordum. Frenleme gerçekten de çok etkileyici. Hızlı virajlar ve yere basma gücü gerçekten etkileyici. Ancak frenleme apayrı bir şey."

Márquez'in sürüşü, mentoru Webber'de de bir etki bırakmışa benziyor.

Webber, "Başlangıçta, daha önce hiç F1 aracı kullanmadığı için biraz gergindi, bu yüzden ilk turlarının pek de başarılı olduğunu söyleyemem" diyor ve devam ediyor: "Elbette ondan pek bir şey beklemiyorduk ancak agresif ilk birkaç turun ardından iyi turlar atabileceğini fark ettik. Gayet ölçülü ve sakindi."

Webber, Márquez'in Red Bull'un gösteri otomobilinin sınırlarını fazlasıyla zorladığına inandığını da sözlerine ekliyor. Hem o hem de Marko; Márquez'in özellikle pistin orta süratle geçilen çift sol virajında otomobili nasıl dengede tuttuğundan fazlasıyla etkilenmişe benziyor: "İlk turdan itibaren fazlasıyla rekabetçi bir görüntü çizdi. Onu her zaman bir otomobilin içinde görmek istemiştim. Mümkün olan en iyi tur zamanını elde edemedi ancak otomobili kontrol edişi ve yaklaşımı göz önüne alındığında, iyi bir Formula 1 pilotu olamayacağını söylememiz için herhangi bir sebep yok."

Márquez, Rossi'nin yapmadığını yapıp Formula 1'de yarışır mı? O ve Red Bull daha fazla test yapmakta kararlı görünüyor, yani bu olasılığı tamamen göz ardı etmemekte fayda var. Bir F1 otomobilinin kokpitine oturmak, MotoGP süperstarının aklına bazı tohumlar ekmiş olabilir.

"HIZLI VİRAJLAR VE YERE BASMA GÜCÜ GERÇEKTEN ETKİLEYİCİ. ANCAK FRENLEME APAYRI BİR ŞEY." MARC MÁRQUEZ

KARŞILAŞTIRMA
MOTOGP VE F1





MAKSİMUM HIZ
Motosiklet 355 km/s
Otomobil 330 km/s

HIZLANMA: 0-100 KM/S
Motosiklet 2.5 saniye
Otomobil 2.5 saniye

HIZLANMA: 0-240 KM/S
Motosiklet 7.9 saniye
Otomobil 6.3 saniye

FRENLEME: 320-160 KM/S
Motosiklet 2.9 saniye
Otomobil 1.9 saniye

FRENLEME: 160-100 KM/S
Motosiklet 1.5 saniye
Otomobil 1.1 saniye

MAKSİMUM GÜÇ
Motosiklet >241 bg
Otomobil >900 bg

AĞIRLIK
Motosiklet 170kg
Otomobil 740kg

GÜÇ-AĞIRLIK ORANI
Motosiklet >1.42 bg/kg
Otomobil >1.22 bg/kg

MOTOR HACMİ
Motosiklet 1,000cc
Otomobil 1,600cc

RED BULL RING'DE ORTALAMA BİR TUR ZAMANI
Motosiklet 1 dk 23.142 sn
Otomobil 1 dk 05.600 sn

RED BULL RING İLK APEKSE ORTALAMA GİRİŞ HIZI
Motosiklet 100 km/s
Otomobil 115 km/s

DAĞLARIN KRALI

FOTOĞRAFLAR motorsport IMAGES

YAZI JAMES ROBERTS

McLaren'in yedek pilotu Lando Norris'in adı, şimdilerde 2019 koltuğuyla birlikte anılıyor. Genç yıldızla McLaren 570GT'ye atladık ve Avusturya dağlarında keşfe çıktık.



STEVEN TEE



Havalı McLaren 570GT'yi bir gasthof (Almanca'da misafirhane anlamına geliyor) önünde park ediyoruz. Sadece bir sorunumuz var: Yağmur yağıyor. Hem de bardaktan boşanırcasına. Ne var ki bu durum, McLaren'in yedek pilotu Lando Norris'i, altındaki otomobili 'pist' moduna almaktan ve çekiş kontrolünü devre dışı bırakmaktan alıkoymuyor. Belli ki bu zarif araçla biraz eğlenmek istiyor. Sakin bir Avusturya köyünden otobana çıkmamızla beraber hızlanıyoruz ve McLaren yapımı 3.8 litre V8 motor, Styrian Dağı'ndaki tünele girerken adeta kükrüyor: Rrrrrrrrrrrrruuuuuuuuuuuuuggggggghhhhhhhh! Lando, sadece üç saniye içinde 130 km/s'yi görüyor. Ulaşacağımız yer Red Bull Ring ve görünen o ki yolculuğumuz pek de uzun sürmeyecek.

Norris, McLaren'ın yedek sürücüsü olmasının yanı sıra Formula 2'deki ilk sezonunu geçiriyor ve bir diğer Britanyalı pilot (aynı zamanda Mercedes destekli) George Russell'la şampiyonluk mücadelesi veriyor. Norris, sezonun açılış yarışı olan Bahreyn GP'sinde pol-galibiyet dublesi yaparak dikkatleri üzerine çekmiş, ancak kendi tabiriyle o hafta sonundan itibaren "Yeterince iyi" bir performans sergileyememişti. Genç pilot ne var ki fark edilmemiş değil. Nitekim Haziran ayında Toro Rosso, 18 yaşındaki pilotu, Brendon Hartley'in yerine takıma dahil etmek için McLaren'e bir teklifte bulundu, fakat bu teklif kibarca reddedildi.

Norris, "Benim hedefim Formula 1'de yarışmakken, bir Formula 1 takımının beni otomobilinde görmek istemesi elbette harika hissettirdi" diyerek anlatmaya devam ediyor: "Belli ki bazı şeyleri doğru yapıyorum, ancak McLaren'de kalmak istedim, çünkü onlar bana bugüne kadar çok yardımcı oldu. "

Norris, Toro Rosso'nun kendisiyle ilgilendiğini ilk olarak bir arkadaşından gelen WhatsApp mesajlarıyla öğrenmiş. Dijital detoks amacıyla telefonundan Twitter, Facebook, Instagram ve Snapchat'i sildiği için söylentilerden haberi yokmuş.

"Sosyal medyada ihtiyacınız olandan daha fazla zaman geçirmeniz çok kolay" diyerek devam ediyor: "Sabah uyanır uyanmaz Twitter'ı kontrol etmek yerine zamanınızı daha iyi değerlendirilebilirsiniz. Ancak sonuç olarak Toro Rosso'nun benimle ilgilendiği haberlerini tamamen kaçırmışım."

Norris iki kapılı McLaren'ini gişelere yaklaşırken yavaşlatıyor. Dokuz Euro karşılığında biletini alıyor ve fişini de aldıktan ▶

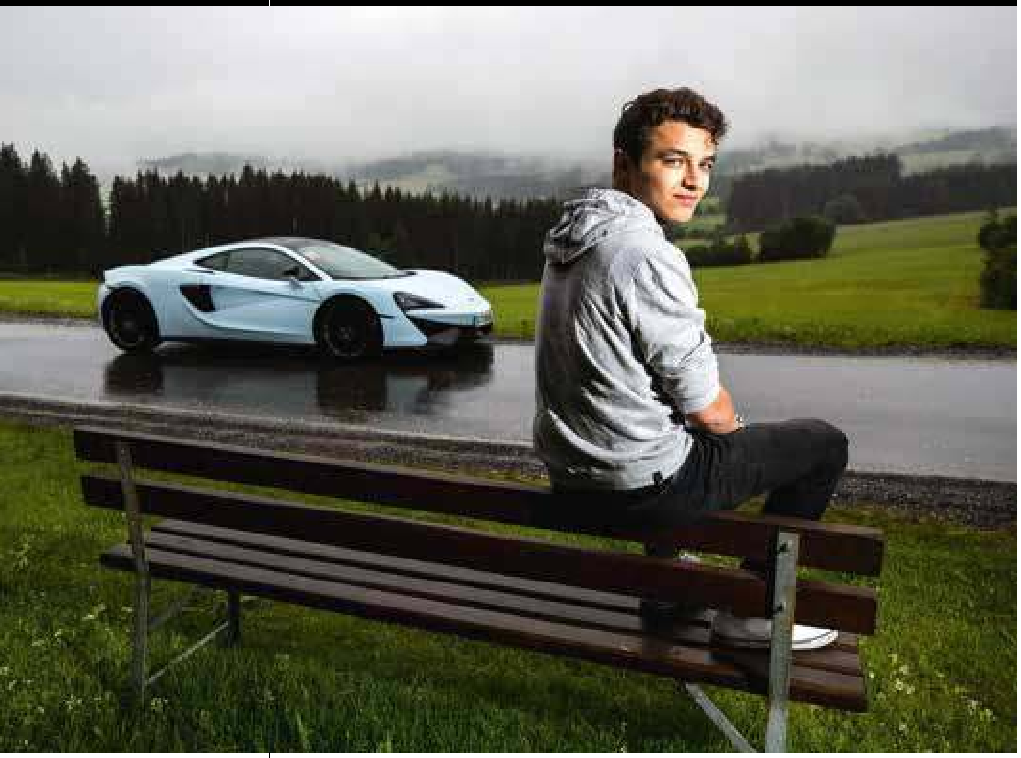


Etrafındaki yemyeşil ağaçlara aldanmayın Norris, ideal bir Pazar sürücüsü görünümünden çok uzak.

"BİR F1 TAKIMININ BENİ İSTEMESİ HARİKA. AMA BEN MCLAREN'DE KALMAK İSTEDİM ÇÜNKÜ ONLAR BANA BUGÜNE KADAR ÇOK YARDIMCI OLDU. "



> “TAKIM TOPLANTILARINDA ALONSO’NUN TAKIMI İLERİ DOĞRU İTİŞİ VE HER ŞEYİ İYİLEŞTİRME ÇABASI GERÇEKTEN DE İLHAM VERİCİYDİ.”



Bir sonraki hamle için bekliyor. O hamle elbette McLaren 570GT’sini yarış koltuğuyla değiştirmek.

sonra “danke” diyerek yola devam ediyor. Hemen bize dönerek Almancasının çok da akıcı olmadığını ekliyor:

“Ama Hollandalıların dilini konuşabildiğim için birkaç kelimeyi anlayabiliyorum. Annem Belçika’nın Flaman bölgesinden, bu yüzden biraz Flamanca biliyorum. Annem, benle her zaman Flamanca konuşur fakat söylediklerinin hepsini anlayamam.”

Otobandan çıkmamızla Styrian taşrasına giriş yapıyoruz. 570 beygir gücündeki motorun bağırması, kahverengi ineklerin sakin sabahını mahvediyor. Bir diğer küçük köye giriş yaparken kasislere çarpmamak için direksiyondan otomobilin burnunu biraz yükseltiyor.

Norris, McLaren F1 için ilk test sürüşlerini geçtiğimiz sezon Hungaroring ve Yas Marina’da yapmıştı. 2017’nin sonunda da takımın test ve yedek pilotu görevine getirilmişti. Junior kategorilerde elde ettiği başarılarla süslü CV’si, ona parlak bir Formula 1 kariyerinin kapılarını açabilir.

Norris, henüz 14 yaşındayken karting Dünya Şampiyonu olarak Lewis Hamilton’ın rekorunu kırmıştı. Otomobillere geçişi de en az bu başarı kadar etkileyiciydi: 2016’da Formula Renault’yu kazandı, geçen sene de ilk sezonunu geçirdiği Avrupa F3 tarihinin en genç şampiyonu apoletini aldı. Eğer bu sene çaylak sezonunda F2’yi kazanmayı başarırsa; Nico Rosberg, Nico Hülkenberg ve Hamilton’la beraber F2/GP2 seviyesinde bunu başaran ender isimlerden biri olacak. McLaren elindeki cevherin farkında olacak ki, Brown onu tutmakta kararlı olduklarını şu cümleyle açıklıyor: “Onun başka bir takımda yarışmasına izin vermeyeceğiz.”

Norris ise, 570GT’nin kusursuz viraj alma meziyetlerini sergilerken düşüncelerini açıklıyor: “Şu an McLaren’de hiç olmadığım kadar evimde hissediyorum. İlk katıldığımda, takım bana çok büyük gelmişti ve kimseyi tanımıyordum. Yarıştığım junior takımlardan katbekat büyük ve ürkütücüydü. Ancak şimdi daha fazla kişiyi tanıdığım için rahatım.”

Formula 2’de yarışmasının yanı sıra, Norris aynı zamanda MCL33’ün gelişime yardımcı olmak adına McLaren’in simülatöründe görev yapıyor. Bu, ona bir Formula 1 takımında yarışmanın ne demek olduğunu anlatan eşsiz bir tecrübe ve bunun farkında: “1. ve 2. serbest antrenman arasında ve antrenmanlardan birkaç saat sonra simülatörde çalışıyorum. Bunun zamanı elbette yarışın nerede yapıldığına göre değişiyor. Örneğin Kanada GP’si hafta sonunda simülatöre öğlen 2’de oturup 3 gibi bitirmiştim. Geçen sene Suzuka’da ise işe gece 1’de başlamıştım. Guildford’daki evimle Woking arasında gecenin köründe Renault Clio’mla gitmek oldukça kolay oluyor.”

Simülatör, gerçek otomobildeki kurulumun tamamıyla kopyalanmasıyla oluşturuluyor ve takımın ideal ayarları bulması hedefleniyor. Norris, “Her seans ve bilgilendirme toplantısında pilotlar ve mühendislerle konuşup dönüş veriyoruz ve otomobilin hızını artırmak için önerilerde bulunuyoruz. Takıma yarış hafta sonunda yardım etmek gerçekten de havalı” diyor.

Bu çalışmalar onu Formula 1’e, Formula 2’deki rakiplerinden daha yakın kılıyor. Norris ayrıca, Alonso’dan öneriler alma şansını da bulduğunu söylüyor: “Fernando’yla gayet iyi anlaşıyoruz. Onun nasıl çalıştığını ilk kez Ocak ayında Daytona 24 Saat’te takım arkadaşı olduğumuzda gördüm. Takım toplantılarında takımı ileri doğru itişi ve her şeyi daha da iyileştirme çabası gerçekten de ilham vericiydi. Şunu ya da bunu ‘emrettiğini’ söyleyemem ancak her zaman, farklı alanlarda da olsa takımın gelişebileceğini söylüyordu. Bu süreci ve sonucunu görmek benim için ilginç bir tecrübeydi.”

Red Bull Ring’in girişine doğru yaklaşırken Norris, yakın geleceğinin Alonso’ya endeksli olduğunun farkındaydı. Yine de her koşulda onun McLaren’de gayet mutlu olduğu da rahatlıkla söylenebilir. Karşı şeritten bir kamyon gelirken çocuksu bir şekilde McLaren’inin farlarıyla selam veriyor ve sonrasında hızlı bir şekilde kalkış yaparak kendi camlarına su sıçratıyor. Ardından da biraz utangaç bir tavırla “Böyle araçları çok sık kullanmıyorum” diyor.

Bu durumun çok da uzun sürmeyeceğini tahmin ediyoruz…


FLY saudia
Ayrton Senna
Keke Rosberg
ALBILAD
KIN DOM
TAG
1
DENIM
iti
TESSUT

O BİR F1 EFSANESİ
No. 4

YAZI DAMIEN SMITH
FOTOĞRAFLAR JAMES MANN

WILLIAMS FW08C

Keke Rosberg'e dumanlar tüterek Monaco'yu kazandıran ve Ayrton Senna'nın göz alıcı sürüşüne nail olan otomobille tanışın...



O BİR F1 EFSANESİ

No. 4



WILLIAMS FW08C

Aynısı ancak daha farklısı? Bu, esasında herhangi bir anlam ifade etmeyen ve göz ardı edilebilecek bir paradoks. Ancak konu 80'lerin bu klasik Williams'ına geldiğinde işler birazcık değişiyor.

Keke Rosberg'in 1982 Dünya Şampiyonluğu'nu elde ettiği Williams FW08'le, tacını korumaya çalıştığı bu otomobil arasında sadece bir harf varmış gibi gözükse de, aslında bu iki otomobil arasında dağlar kadar fark var. Bunun ilk ve en önemli sebebi, elbette ki 1982 kışında keskin bir dönüşüme uğrayan Formula 1'in kural kitabı. Üç kısa ayda F1'in cesur takımları; aslında her ne kadar tamamen yeni otomobillere geçiş için bir ışık yakmış gibi gözükseler de, aslında kısıtlı bütçelerini bir nebze de olsa rahatlatmak istiyorlardı. 08C, birçok açıdan ağabeyiyle aynı özellikleri taşıyordu. Şasi temelde aynıydı, ancak FIA'nın lastik konusunda gerçekleştirdiği değişiklikler, bu iki otomobilin 'aynı' olarak değerlendirilmesinin önüne geçti.

Bu, günümüzde olabilecek bir şey değil. Grid'in büyük bölümünün büyük bir şaşkınlıkla karşıladığı değişiklik, 1983 sezonunda otomobillerde yer etkisinin kullanılamayacak olmasıydı. Bu pek de azımsanacak bir durum değildi. Mart'ta Güney Amerika'da başlayacak yeni sezon öncesinde takımlardan otomobillerin, ön akstan arka aksa kadar düz tabanlı olması istenilmiş; Cosworth DFV güç üniteli otomobillerin 70'lerin sonundan itibaren kullandığı aerodinami temelli tabanlar bir kenara fırlatılmıştı. Asıl problem; Renault ve Ferrari başta olmak üzere başat üreticilerin (ve Bernie Ecclestone'ın Brabham'ıyla BMW vardı), bu yükümlülükleri V6 motorlarda yerine getirmekte zorlanmasıydı. Bu durum, avantajlarını artırmakla kalmadı, ayrıca zaten kör topal ayakta kalan Britanyalı garajistaların, öfkelerini FIA Başkanı Jean-Marie Balestre'ye yöneltmesine yol açtı.

Güvenlik, elbette bu değişimlerin asıl sebebi olarak gösterildi ve işin özünde, yer etkili otomobillerin görece kırılgan olduğu pek de yanlış değildi. 1981'in sonunda kenar eteklerinin ve otomobillerin pist üzerinde daha rahat hareket etmesini sağlayan, sidepod'ların kenarlarında konumlanan cihazların yasaklanmasıyla; süspansiyon ve amortisörler daha önce hiç olmadığı kadar güçlendirilmiş oldu. Pilotlar, gitgide yükselen G kuvveti yüzünden artan sırt ağrısından şikayetçiydi.

Bazı şeyler değişmek zorundaydı. Ancak bu, bir gecede yapılacak iş miydi? Bu durum fazlasıyla basite indirgenmişti ve Williams'ın eş tasarımcısı Frank Dernie'nin deyimiyle "büyük bir felaketti". Bu cümle sadece gereken iş yükü ve maliyetler yüzünden değil, aynı zamanda düz tabanlı Formula 1 otomobillerinin beraberinde getirdiği yeni aerodinamik uğraşlara istinaden kurulmuştu. Diğer bir deyişle, otomobildeki yere basma gücünün yaklaşık yüzde 80'i kaybolmuş ve Dernie'ye göre takımlar, güvenilmez otomobiller üretmeye zorlanmıştı.

Ancak yine de Williams, Williams'lığını konuşturdu ve bunun üstesinden gelmeyi bildi. Dernie ve Williams'ın eş kurucusu Patrick Head, tıpkı diğer Cosworth kullanan takımlar gibi, işe sidepod'ları küçülterek başladı. Aks mesafesini kısaltarak kısa ve kalın bir otomobil ortaya çıkarttılar. Bu sayede bir tasarımcının en büyük düşmanı olan





hava akımını azaltmayı başardılar. Arka kanatları da, diğer takımlarınkine göre epey küçüktü.

İkili, turbo motorlu otomobillerle mücadele etmek isteyen her takımın hava akımını kusursuz yapmak zorunda olduğunun farkındaydı. Son zamanlara kadar, Head ve Dernie altı tekerlekli bir F1 otomobili (FW08B olarak bilinir) tasarlamanın peşindeydi. Bu otomobil, Tyrell'ın 1976'da pistlere sürdüğü önden ekstra iki tekerlekli olan otomobilden farklı olarak, arkadan dört tekerlekli olacaktı. Altı tekerlekli tasarım yol tutuşunu önemli ölçüde artırsa da, şişman lastiklerin hava akımını azaltmasına bir çözüm üretilemedi. Düşük hava akımlı bu tasarımın oyunu değiştirebileceğini düşündüler ancak FIA, yollarına taş koydu: Gelen test raporlarından hoşnutsuz olan FIA, altı tekerleği ve dört çekeri tamamıyla yasakladı. Bu, düz taban kuralıyla birleşince Williams için çifte kabustan farklı değildi.

Otomobilin içeriği, FW08C'nin efsanesine daha da büyük bir katkıda bulunuyor. Otomobilin direksiyonundaki bıyıklı yıldız sayesinde, bu otomobil tarihte kendine özel bir yer edinmiş durumda.

Rosberg'in, trajedi ve politikanın damga vurduğu 1982 sezonunda elde ettiği şampiyonluk muhtemelen kendi dahil herkesi şaşırtmıştı. Tek yarış galibiyeti Fransa'nın Dijon pistinde koşulan İsviçre GP'inde gelmişti (bu da apayrı bir hikaye!). Ancak 1983'te yeni kurallarla beraber, Keke'nin de eli kolu bağlıydı...

Rosberg çağ açıp çağ kapayan bir galibiyet elde etti. Şampiyonlar Yarışı Mart'ta son kez Brands Hatch'te koşulmuş ve bu yarış, F1 grid'ini daha da daraltarak son şampiyona dışı yarış olma özelliğini taşımıştı. Ardından da sezon açılışı olan Rio'da Keke Rosberg pek de mümkün görünmeyen pol pozisyonunu elde ederek herkesi şaşkına çevirmişti.

Yarışın kendisi, yarış içinde yakıt ikmalinin yeniden spora dönmesiyle tartışmalı bir atmosfer altında koşulmuştu. Gordon Murray'in testlerde küçük yakıt tanklı Brabham BT52'siyle attığı tur zamanları Williams'ı endişelendirmiş ve takım bira fıçısından, ilkel sayılabilecek bir tank geliştirmişti. Yarış sırasında Rosberg pite geldi, ikmal sırasında bir sızıntı oldu ve ortam adeta cehenneme döndü. Talihsiz kaza neyse ki ucuz atlatılarak kimseye zarar vermemiş ve Head ile pilotu arasında şu eşsiz diyalog geçmişti: "Keke, lanet aracına geri dön!". Hiç de karakterine uygun olmayan bir şekilde kendine söyleneni yapan Rosberg, yarışı Nelson Piquet'nin Brabham'ının ardında ikinci sırada bitirmiş, ancak pit stop sırasında bir mekanikerin aracı ileri doğru ittiğinin anlaşılması üzerine diskalifiye edilmişti.

Ancak Mayıs ayında elde ettiği Monaco zaferini kimse ondan alamayacaktı. Islak pistte yarışa oluksuz lastiklerle başlayarak cesur bir karar alan Rosberg, FW08C'nin çevikliğini ve ne kadar sürücü dostu olduğunu herkese göstermişti.

Bu, FW08C'nin tarihteki yerini sağlamlaştırması açısından yeterliydi ancak daha da fazlası gelecekti. Temmuz ayında, Ayrton Senna ismindeki genç Formula 3 pilotu, Donington'da ilk kez bir Formula 1 aracının kokpitine oturuyordu ve oturduğu kokpit, FW08C'den başkası değildi. Test pilotu Jonathan Palmer çıtayı 61.7 saniyeye koysa da Senna bunu 60.1'e kadar çekmeyi başarmıştı. Ancak her nedense Frank Williams onu takıma kazandırmadı, en azından 11 yıl sonraya kadar...

"TEMMUZ AYINDA, AYRTON SENNA İSMİNDEKİ GENÇ FORMULA 3 PİLOTU, DONINGTON'DA İLK KEZ BİR FORMULA 1 ARACININ KOKPİTİNE OTURUYORDU VE OTURDUĞU KOKPİT, FW08C'DEN BAŞKASI DEĞİLDİ."







F1 KARNESİ

Yarış 27
Galibiyet 1
Pol pozisyonu 1
En Hızlı Tur 2
Diğer Podyumlar 1
Yarış Dışı 7
Puan 36

TEKNİK ÖZELLİKLER

Şasi Alüminyum monokok
Süspansiyon Çift salıncak, push-rod ile aktive edilen amortisör, viraj denge çubuğu
Motor Ford Cosworth DFY V8
Motor Hacmi 2991 cc
Motor Gücü 530 bg @ 11.600 d/dak
Şanzıman Hewland FGA altı ileri manuel
Lastikler Goodyear
Ağırlık 540 kg
Önemli Pilotlar Keke Rosberg, Jacques Laffite, Jonathan Palmer, Ayrton Senna





GÖRÜNDÜĞÜ KADAR İDDİALI

Japon otomobilleri arasında Honda her zaman özel bir yere sahiptir. Bir de üzerinde Type R logosu varsa, adrenalin seviyesi de yüksek perdeden devreye girer.

YAZI ONUR KORAY
FOTOĞRAFLAR GÖKHAN KÖSEOĞLU

Alman otomobilleri arasında dinamizmiyle öne çıkan markanın hangisi olduğu sorulduğunda, çoğunluğun BMW demesi gibi konu Japon otomobilleri olduğunda, bu dalda insanın aklına gelen ilk üretici Honda oluyor. Bunun nedenlerinden biri de şüphesiz Type R armasına sahip olan araçlar. Standart Honda modellerinin en sportif seçeneklerine verilen bu takı, 25 yılı aşkın süredir bizlerle. Üstelik Civic'in güncel versiyonları sayesinde artık her zaman olduğundan daha global bir ayak izine sahip.

Civic Type R'ın yapamadığı bir şey varsa o da dikkat çekmemek. Araca dışarıdan bakıldığında, genişletilmiş çamurluklar, 20 inç gibi anormal bir büyüklüğe ulaşmış siyah renkli jantlar, işlevsel ve işlevsiz birçok hava giriş ve çıkışı, kırmızı renkli süslemeler, Ferrari F40'ı hatırlatan üçlü egzoz çıkışı ve vorteks üreticilere sahip dev spoyler "Ben buradayım!" diye bağırıyor.





Civic Type R'in sürücü koltuğuna geçince kendinizi evinizde hissedebilirsiniz.















Teknik Detaylar

Motor 2.0 lt, turbo, benzinli
Güç 320 beygir / 6.500 d/dak
Tork 400 Nm / 2.500 - 4.500 d/dak
Şanzıman 6 ileri, manuel
0-100 km/s 5.8 saniye
Maksimum sürat 272 km/s
Yakıt Tüketimi
Şehir içi 9.8 litre/100 km
Şehir dışı 6.5 litre/100 km
Ortalama 7.7 litre/100 km
Ortalama (Test) 11.2 litre/100 km
Bagaj hacmi 420 - 786 litre

İÇ MEKAN DA ETKİLEYİCİ

Bir Type R olsa da araç Civic temellerini kullandığından iç mekanda alıştığımız pratik özelliklerin birçoğu mevcut. Depolama bölümleri yeterli sayıda ve büyüklükte olan otomobilde, kablosuz şarj ve HDMI girişi bile sunulmuş. Konsol tasarımı diğer kardeşleriyle neredeyse aynı olsa da, kırmızı şeritler ve karbon fiber görünümlü parçalar yeterli farklılığı sunabilmiş. Araca özel vites kolu, sabit kafalıklı ön koltuklar ve Type R plakası da bu modele özel.

İki kişilik arka koltuklarda kullanılan sabit kafalıklar ve ortalıkta görünmeyen katlanabilir kol dayanağıyla bardaklık gibi donanımlar, Honda'nın nereye yoğunlaştığını gösterir gibi. Bununla birlikte 420 litre hacim, yatırılabilir arka koltuk sırtlıkları ve 12 Volt soketle birlikte gelen bagaj bölümünün kullanışlı olmadığını söylemek mümkün değil.

DİREKSİYONA GEÇİNCE FARK ANLAŞILIYOR

Kullanışlılık bakımından sorunu az olan Civic Type R'ın sürücü koltuğuna geçince, kendinizi evinizde hissedebilirsiniz. Tabi bu ev bir pistin ortasındaysa. Yüksek yan desteklere sahip ön koltuklar, çift renkli döşeme ve Type R armalarıysa şık görünmeyi de başarırken, virajlarda size sımsıkı tutuyor. Alçak oturma pozisyonu, sertliği çok iyi ayarlanmış direksiyon sistemiyle birleşince virajların ne kadar zevkli olacağını tahmin etmek zor değil. Honda da böyle düşünmüş olacak ki aracın donanımına bir G-Metre eklemiş.

245 tabanlı ve 30 yanaklı lastikler yardımıyla yola sımsıkı tutunan Civic Type R, Brembo imzalı ön fren sistemi ve 1.5 tonun altında kalan boş ağırlığıyla yavaşlama konusunda da başarılı. Otomobilin başarılı olduğu bir diğer yer de şanzımanı. Harika bir yerleşime sahip olan kısa vites kolu, kemikli ve kısa yollara sahip manuel şanzımanı kumanda ediyor. Geçişler çok kesin olsa da, şık görünen metal topuzun terli ellerden kayabileceğini belirtelim. Bu nedenle pist sürüşlerinde eldivenlerinizi unutmayın. Yumuşak ve kavrama aralığı geniş olan debriyajla da birleşince vites değişimleri, şehir içinde bile sorunsuz bir hal alıyor.

Aracın bazı donanımlarının da sürüşe olumlu etki ettiğini söyleyebiliriz. Örneğin vites küçültmelerde verilen ara gaz, Type R'ı sakin kullanmak istediğinizde bile otomobilin zevk vermesini sağlıyor. Ayarlanabilir sertliğe sahip süspansiyon sistemi de en yumuşak halinde standart bir Civic RS konforu sağlayabiliyor. Bu arada 11 hoparlöre sahip ses sistemini kapatırsanız, turbonun blow-off sesini de duyabiliyorsunuz. Duyamadığınız şeyse egzoz sesi. Yanlış anlaşılmasın, Civic Type R'ın üçlü egzoz çıkışından yayılan kalın ses sportif fakat sistem, bir Japon otomobilinden beklediğimden



Tarihçe

Honda'nın Type R modelleri 1992 yılında ortaya çıkan NSX Type R ile başlıyor. 1995 yılında bu aile Integra Type R ile genişlerken üçüncü katılım, EK9 kasa Civic modeliyle birlikte 1997 yılında gerçekleşti. 1.6 litre hacimli motoru, atmosferik emişli olsa da 185 beygir güç üretebilen otomobilin ardından gelen dört Civic Type R'da da 2 litre hacimli motorlar kullanıldı. FK2 ve FK8 şasiye sahip son iki nesilde görev verilen turbo besleme sayesinde, güç 300 beygirin üzerine çıkarken markanın efsaneleşmiş supap zamanlama sistemi VTEC kullanımı devam etti.

çok daha az heyecan verici. Hatta kendisi bir BMW'de kullanılmış olsa kulağa kötü gelmeyecek türden.

Sakin kullanımda, şehir içerisinde bile harika bir yol arkadaşı olabilen Civic Type R'ın sürüş modlarının programlanamamasıysa bir eksiklik. Sonuçta halka açık yollarda süspansiyonu konfor modunda bırakıp, geriye kalan değişkenleri +R moduna getirebilsek mükemmel sürüş zevkine ulaşabileceğiz. Bu arada merak edenler için, sakin kullanımda tüketim ortalamasının rahatlıkla 9 litre/100 km barajının altına indirilebildiğini belirtelim. Hatta dur kalk trafikte yardıma koşan Start/Stop ve aracı frende tutma fonksiyonlarının da standart olarak sunulduğunu ve trafikte sürüşü kolaylaştırdığını söyleyelim. 47 litre hacimli yakıt deposununsa biraz daha büyük olması, performanslı sürüşlerinizin süresini uzatabilirmiş.

KİMLERE HİTAP EDİYOR?

Honda'nın Civic Type R ile yaptığı iş gerçekten dikkat çekici. Kuzey Amerika pazarında ilk defa sunulan aracın, belki de bu nedenle, özellikle konfor anlamında çok yol aldığı görülebiliyor. Kullanışlılığının yanında birçok pistin seri üretim, önden çekişli araç rekorunu kırması performansının ne seviyede olduğunu gösteriyor. Görünümüyle hırçınlığını belli eden Type R'ın fiyatı da rakiplerine oranla makul. Sonuç olarak bu otomobilin, çok yüksek performanslı bir hatchback satın almak isteyenlerin büyük kısmına hitap ettiğini söyleyebiliriz.



AGRESİF VE ÇEKİCİ: BUGATTI DİVO

Bugatti, uzun süredir ipucu görüntülerini paylaşmakta olduğu Divo adlı yeni hiper otomobilini burada dünyaya tanıttı. Aslında Bugatti Divo tamamen yeni bir model de değil. Çünkü hali hazırda üretilmekte olan Chiron üzerine geliştirildi. Fakat Divo, biraz daha abartılı tasarım öğeleri sayesinde Chiron'dan bile daha agresif ve dikkat çekici görünüyor. Divo'nun yeni aerodinamik gövde parçaları sayesinde Chiron'a göre 90 kg daha fazla yere basma kuvvetine sahip olduğunu öğrendik. Ayrıca Divo'nun Chiron'a göre 35 kg daha hafiflediği de belirtiliyor. Bugati Divo'dan sadece 40 adet üretilecek ve bunların her biri 5 milyon Euro fiyat etiketine sahip olacak.



Otomotiv dünyasından son haberler, teknolojik yenilikler ve ilginç gelişmeler

HAZIRLAYAN ALİ ÇELİK



LEXUS LC 'LİMİT'LERİ AŞIYOR

Lexus, süper coupe LC modelinin limitli üretime sahip olacak sıra dışı versiyonunu tanıttı. LC Yellow Edition, göz kamaştıran sarı rengiyle ödüllü tasarımı daha da ön plana çıkarıyor. Limitli üretilecek LC'nin sarı renk teması, aracın kabininde de devam ediyor. Sarı renk teması, siyah kapı panelleriyle buluşturuluyor ve deri dikiş detaylarıyla destekleniyor.





LC Yellow Edition, 21 inç alaşım jantları ve karbonfiber takviyeli plastik malzemeden tavanı ve aktif spoyleri ile hafiflik konusunda da fark yaratıyor. Arka spoyler, aktif bir rol oynayarak 80 km/s üzerinde açılıyor ve LC'nin yere basma gücünü artırıyor. Yellow Edition, hem hibrit LC500h hem de benzinli LC500 modellerinde tercih edilebilecek. LC Yellow Edition, ilk kez Paris'te sergilenecek ve ardından satışa sunulacak.

ŞIKLIK VE TEKNOLOJİ BULUŞMASI



Teknoloji ilerledikçe hayatımıza farklı alanlarda girmeye devam ediyor. Skagen markasının akıllı saatleri ise, fonksiyonellik ve minimal modernlik arasındaki mükemmel dengeyi sağlarken, bu tasarıma aynı zamanda karmaşadan uzak teknolojiyi de ekliyor. Skagen'in yeni dokunmatik kadranlı ilk akıllı saat modeli Falster, birçok özelliği bir arada sunuyor. Ayrıca kolay kullanımı sayesinde günlük hayatınızda da size yardımcı oluyor. Skagen, yalın tasarım ve fonksiyonellik ilkesini akıllı saatlere de taşımayı başardı.

PIRELLI VE PRADA DENİZDE BULUŞTU



İtalyanların iki önemli markası, güçlerini yelken yarışları için birleştirdi. Pirelli, Luna Rossa'nın 2021 yılında Yeni Zelanda'da gerçekleşecek America's Cup yarışına katılmasıyla sonuçlanacak uzun vadeli bir projenin geliştirilmesine yönelik bir iş birliği oluşturulması amacıyla Luna Rossa Challenge ile bir sözleşme imzaladı. Buna göre Pirelli ve Prada, Luna Rosso'nun eş isim sponsorları olacak ve bu çerçevedeki planlarının detaylarını yakın zamanda düzenlenecek bir etkinlikte duyuracak. America's Cup Yelken Yarışları, yelken yarışları tarihindeki en eski kupa olarak bu yıl 36. edisyonuyla gerçekleştirilecek ve dünyanın en ileri teknolojili teknelerinin katılımıyla yapılacak.

INFINITI'DEN ELEKTRİKLİ KONSEPT



Infiniti geçtiğimiz sene tanıttığı Prototype 9 konsepti ile bakışları üzerine toplamayı başarmıştı. 1930'ların yarış otomobillerini andıran konsept model çok fazla beğeni almıştı. Bu sene spot ışığının altında ise halefi Prototype 10 vardı. Yeni tanıtılan konsept, daha fazla 'gelecek' içeriyor. Prototype 10, klasik tek koltuklu yarış otomobillerini temel alıyor. Sade, benzersiz çizgilere sahip olan Prototype 10, ilk kez Infiniti Q Inspiration modelinde gördüğümüz tasarım çizgilerine de sahip.

2021 yılından itibaren elektrikli modellere geçiş yapacağını duyuran Infiniti için bu konsept büyük önem taşıyor.

SKODA FABIA'DA DEĞİŞİM RÜZGARI

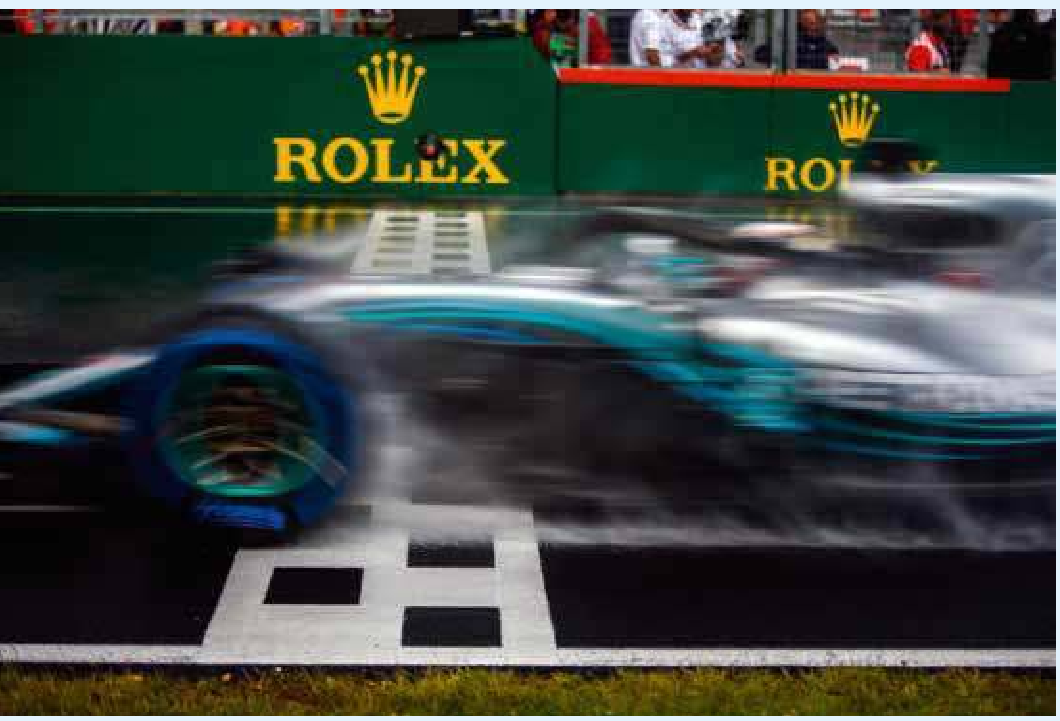
Skoda'nın B segmentindeki popüler otomobili Fabia, piyasaya çıkışından 4 yıl sonra kapsamlı bir yenilenme operasyonu geçirdi. Tasarımın yanı sıra teknolojik donanımlarıyla da yenilenen Fabia, böylelikle hızla değişim gösteren otomotiv dünyasına da daha iyi uyum sağlamış oldu. Yenilenen Fabia, Türk kullanıcısının beğenisine Ekim ayından itibaren sunulmaya başlanacak. Yeni model 2 farklı motor seçeneğiyle satışa sunulacak. Başlangıç versiyonundaki 75 PS güç üreten 1.0 MPI motor, şehir içi kullanımlar için yeterli ve ekonomik bir motor olarak öne çıkıyor. Toplam Fabia satışlarının yüzde 90'ını oluşturacak olan motor ise, 1.0 TSI 110 PS gücündeki ünite olacak.



YENİDEN ZİRVEDE

Yağmur yağdı ve Hamilton ıslak pistte aldığı pol pozisyonunun ardından galibiyete erişti.

FOTOĞRAFLAR motorsport IMAGES



Lewis Hamilton'ın ıslak zemin yeteneği kendini yine gösterdi. Şans Mercedes'in yüzüne güldü. Q3'te yoğun yağmur lastiklerine ihtiyaç duyuldu ve Lewis Budapeşte'de altıncı polünü aldı. Valtteri Bottas ise Mercedes'in ilk çizgiyi kapamasını sağladı ve Pazar günü için Ferrari'nin planlarını bozdu. Arka arkaya ikinci yarışta Lewis 25 puanın sahibi oldu.

SIRALAMA TURLARI

Seans, Q3'te yoğun yağmurla birlikte farklı bir havaya büründü. Lewis Hamilton 1 dakika 35.658 ile altıncı Hungaroring pol pozisyonunu aldı. Diğer yandan Bottas, 1 dk 39.918 sn ile ikinci sırayı kaptı. Kimi Raikkonen ise, ıslak zeminde kırmızılı otomobilin eskiye oranla daha iyi olduğunu gösterdi. Polü alacak temposu vardı ama son turda Romain Grosjean ile karşılaştı. Vettel ise, Kimi'den ve iki Mercedes'ten geride kalarak dördüncü oldu.

Islak zeminde önce çıkan Carlos Sainz beşinciliği aldı. Haas ise Kevin Magnussen ve Romain Grosjean ile 9 ve 10. sırayı elde etti.

Toro Rosso'da da iyi bir hareket vardı. Gasly altıncı ve Hartley ilk kez Q3'e çıkarak sekizinci oldu.

Peki ya Red Bull'lar? Max Verstappen'in en iyi yapabildiği yedincilikti. Daniel Ricciardo ise istediği şartları yakalasa da, Q2'de elendi.

YARIŞ

Sıralama turlarında ıslak zemin lastiklerinin kullanılmasıyla, herkesin yarışa istediği lastikle başlama özgürlüğü vardı. Mercedes pilotları ve Raikkonen, ultra yumuşakları seçerken Vettel'in Ferrari'sinde yumuşak lastikler vardı. Tek pit stop stratejisinin en hızlı olacağı tahmin edilse de, stratejik varyasyon böylece garanti altına alınmıştı. Sainz da ilk 10'da yumuşaklarla başlayan diğer pilot oldu.

Mercedes için, Ferrari'nin üstün yarış temposunu kırması adına ilk 2 sırayı kilitlemesi kritikti. İlk virajı sorunsuz atlattılar.

Hamilton, Bottas'tan uzaklaşırken, Bottas lastiklerini koruyarak Vettel'in işini daha da zorlaştırdı. Hamilton 5 tur sonra 3.5 saniye farkla liderdi. Gasly ise Magnussen, Sainz, Hartley, Hülkenberg, 37. yaşını kutlayan Alonso, Grosjean ve Ricciardo'nun önünde beşinciydi.

İlk dikkat çekici hamle Ferrari'den geldi. Raikkonen 14. tur gibi erken bir zamanda, Bottas'ın dört saniye arkasında dördüncü sıradan pite girdi. Mercedes'in yanıt vermesi gerekiyordu ve bu yüzden Bottas'ın stratejisi de değişmiş oldu.

Bottas pite girdiğinde ikinci sıradaki Vettel, Hamilton'ın 8.7 saniye arkasındaydı ama önü ilk kez boştu. Daha sert lastiklerleydi ve bu yüzden aradaki fark değişmedi. Vettel daha uzun turlar atıp, son bölümde ultra yumuşaklarla daha hızlı olabilirdi.

> "FERRARİ'NİN ÜSTÜN YARIŞ TEMPOSUNA KARŞI KOYABİLMEK ADINA MERCEDES'İN İLK VİRAJDA İLK 2 SIRAYI KORUMASI KRİTİKTİ."

Mercedes, Hamilton'ın ilk bölümünü mümkün olduğunca uzattı ve 25. turda yumuşak lastikler için pit yapıldı. Vettel'in 13 saniye gerisinde ve Bottas'ın 8 sn önünde geri döndü. Raikkonen ise Bottas'tan 3 saniye daha gerideydi. Bottas yeni yumuşak lastikleriyle Vettel kadar hızlı gidemiyordu. Bu da, yumuşak lastiklerin sıcak havada beklenenden daha az aşındığının bir göstergesiydi.

Vettel 40 tur kadar yapıp, ardından ultra lastikler için Lewis'i kovalamak adına 30 tur bırakmak istiyordu. 30. turda Bottas'a karşı rahat bir pit aralığı yakalamıştı (21 saniye gerekliydi ve fark 23'e çıkmıştı), ama sonra trafiğe takıldı. Mavi bayraklar ve arka sıradakiler ona pek nazik davranmadı. 37. turda Bottas ile farkı 21.8'e inmişti. Çok kritikti!

Bottas'tan gelen arka arkaya hızlı turlar Vettel adına işi zorlaştırdı. Ayrıca Vettel'in sol ön lastiği

HUNGARORING / 30.07.18 / 70 TUR



Hamilton polünü liderliğe çevirmeyi başardı (üstte) ve bir daha arkasına bakmadı. Bottas'ın Vettel'i (altta) yavaşlatması avantaj sağladı. Vettel ise ikinci sırayı alarak hasarı azalttı.



ANDY HONE; GLENN DUNBAR; STEVE ETHERINGTON; SUTTON IMAGES

tam olarak istendiği gibi takılamayınca pit stop 4.2 saniyeye uzadı. Ferrari, 77 numaralı Mercedes'in arkasında piste döndü.

Vettel, daha yavaş yumuşak lastiklerle ilerleyen Hamilton'ın 9 saniye gerisindeydi. Henüz 70 turluk yarışın 30 turu vardı. Seb'in ultra yumuşakları harcamadan bir an önce Bottas'ı geçmesi gerekiyordu. Yapamadı.

Bottas'ın yumuşak lastikleri aşınmaya başlayınca, Vettel ilk virajda hızlandı ve ikinci virajda avantaj yakalayarak onu alt etti. Bottas tüm gücüyle direndi ama olmadı. Hatta Ferrari'nin arka lastiğine dokunarak burnuna hasar verdi. Vettel'i izleyen Raikkonen de onu geçmeyi başardı. Ricciardo da son turda onu mağlup etti. Ancak Bottas, Dan'in içine dalarak kazaya sebebiyet verdiği için 10 saniye cezası da aldı. Önde Hamilton, 17 saniye farkla kazanarak puan avantajını artırdı.

Gasly ise, geri kalanların en iyisi olarak Toro Rosso'yu altıncı sıraya taşıdı. McLaren ise uzun açılış bölümüyle Renault'nun ve 10. olan Grosjean'ın önüne geçti. Bakalım aranın ardından Belçika'da Vettel-Hamilton savaşı neler getirecek?

YARIŞ SONUÇLARI 12



1.	**Lewis Hamilton** Mercedes	1 sa 37 dk 16.427 sn
2.	**Sebastian Vettel** Ferrari	+17.123 sn
3.	**Kimi Räikkönen** Ferrari	+20.101 sn
4.	**Daniel Ricciardo** Red Bull	+46.419 sn
5.	**Valtteri Bottas** Mercedes	+60.000 sn*
6.	**Pierre Gasly** Toro Rosso	+73.273 sn
7.	**Kevin Magnussen** Haas	+1 tur
8.	**Fernando Alonso** McLaren	+1 tur
9.	**Carlos Sainz** Renault	+1 tur
10.	**Romain Grosjean** Haas	+1 tur
11.	**Brendon Hartley** Toro Rosso	+1 tur
12.	**Nico Hülkenberg** Renault	+1 tur
13.	**Esteban Ocon** Force India	+1 tur
14.	**Sergio Pérez** Force India	+1 tur
15.	**Marcus Ericsson** Sauber	+2 tur
16.	**Sergey Sirotkin** Williams	+2 tur
17.	**Lance Stroll** Williams	+2 tur

Yarış dışı kalanlar

Stoffel Vandoorne McLaren	49. tur – vites kutusu
Max Verstappen Red Bull	5. tur - motor
Charles Leclerc Sauber	ilk tur – kaza

*Kazaya sebebiyet verdiği için 10 sn cezası dahil

EN HIZLI TUR



Daniel Ricciardo, 1 dk 20.012 sn / 46. tur

EN HIZLI PIT STOP



Lance Stroll, 21.291 sn (pite giriş ve çıkış dahil)

KULLANILAN LASTİK HAMURLARI



Ultra yumuşak · **Yumuşak** · **Orta** · **Yağmur** · **Yoğun yağmur**

HAVA	SICAKLIK	PİST SICAKLIĞI
Güneşli	34°C	56°C

PİLOTLAR SIRALAMASI

1 Hamilton	213 puan	11 Sainz	30 puan
2 Vettel	189 puan	12 Ocon	29 puan
3 Räikkönen	146 puan	13 Gasly	26 puan
4 Bottas	132 puan	14 Grosjean	21 puan
5 Ricciardo	118 puan	15 Leclerc	13 puan
6 Verstappen	105 puan	16 Vandoorne	8 puan
7 Hülkenberg	52 puan	17 Ericsson	5 puan
8 Magnussen	45 puan	17 Stroll	4 puan
9 Alonso	44 puan	19 Hartley	2 puan
10 Pérez	30 puan	20 Sirotkin	0 puan

motorsport STATS

VETTEL RAHAT KAZANDI

Belçika GP'si hafta sonu boyunca en hızlı araç olan Ferrari, sıralamada yağan yağmur nedeniyle pol pozisyonunu alamasa da, yarışta Vettel bunu telafi etmeyi başardı.

FOTOĞRAFLAR motorsport IMAGES



Cuma ve Cumartesi günkü antrenmanlarda Ferrari az da olsa önde görünüyordu, sıralamanın ilk iki bölümünde de Ferrari ilk sıradaydı. Ancak son bölüm öncesi yağmaya başlayan yağmur, işleri karıştırdı ve Hamilton yağmurda pol pozisyonunun sahibi oldu.

Yarışa ikinci sıradan başlayan Vettel, Kemmel düzlüğünde Hamilton'ı geçmeyi başarırken, ilk virajda yaşanan korkutucu kaza nedeniyle Alonso, Hulkenberg, Leclerc ve Raikkonen yarış dışı kaldı.

Vettel pit stopta da önde kalmayı başarıp rahatça zafere ulaşırken, Hamilton ikinci oldu. Onları Verstappen ve gerilerden iyi yükseliş gösteren Bottas takip etti. Bu sonuçta Hamilton-Vettel arasındaki fark 17 puana düşmüş oldu.

SIRALAMA TURLARI

Üçüncü antrenman seansı kuru zeminde geçerken, Ferrari ilk iki antrenman seansında olduğu gibi yine zirvedeydi. Sıralama turlarında Ferrari ve Mercedes'in pol savaşı vermesi bekleniyordu. Başlangıçta tahminler yüzde 90 oranında yağmur yağacağını gösteriyordu. İlk iki seansta yağmur yağmadı ama üçüncü seansla birlikte tarihi Spa pistine o tipik yağmur damlaları birer birer düşmeye başladı.

İlk iki bölümde Ferrari sürücülerinin liderliği vardı ama üçüncü bölümle birlikte yağan bu yağmurla favori bir anda Mercedes oldu. Sonuçta Macaristan'da yağmur altında güçlü bir Mercedes vardı ve Lewis Hamilton yine polün en büyük adayıydı.

Valtteri Bottas güç ünitesi değiştiği için gridin en arkasına düşecekti ve Mercedes, hava koridorundan faydalanabilmek için Bottas'ı önceden piste çıkardı. Fakat Bottas, spin atıp pite dönünce bu hamle işe yaramamış oldu. Sonrasında peş peşe hızlı turlar geldi ve seansın sonuna doğru yağmur zayıfladı. Bunun üzerine dereceler gelişmeye başladı.

Liderlik başta Kimi Raikkonen ve Sebastian Vettel arasında el değiştirirken, sonrasında liderliği Lewis Hamilton aldı. Vettel en hızlı ikinci zamanı yaparken, elmas gibi parlayan Esteban Ocon, Force India aracını üçüncü cebe yerleştirmeyi başardı. En büyük hayal kırıklığı hiç şüphesiz Raikkonen'in son anlarda tur atamamasıydı çünkü aracında yakıt kalmamıştı. Fin pilot sonuç olarak yarışa altıncı sıradan başlamak zorunda kaldı. Red Bull'lar yağmur altında beklenen performansı gösteremediler ve Max Verstappen/Daniel Ricciardo ikilisi 7. ve 8. oldular.

YARIŞ

5 kırmızı ışığın sönmesiyle Vettel iyi bir start alarak ilk virajda Hamilton'ın yanına kadar geldi

> "SIRALAMANIN İLK İKİ BÖLÜMÜNDE DE FERRARI İLK SIRADAYDI. ANCAK SON BÖLÜM ÖNCESİ YAĞMAYA BAŞLAYAN YAĞMUR, İŞLERİ KARIŞTIRDI VE HAMILTON YAĞMURDA POL POZİSYONUNUN SAHİBİ OLDU."

ancak dış tarafta kaldığı için hamle yapamadı. Arka tarafta ise büyük kaos yaşandı. Yarışa alışık olmadığı pozisyondan başlayan Hulkenberg frenaj noktasını kaçırdı ve büyük bir hızla Alonso'nun McLaren'ine çarptı.

Çarpmanın etkisiyle zincirleme kaza meydana geldi. Alonso'nun aracı Charles Leclerc'in aracına temas edip havalandı, bu esnada Alonso'nun ön kanadı Daniel Ricciardo'nun arka kanadını parçaladı. Temasın etkisiyle Ricciardo da Raikkonen'e çarptı ve Raikkonen'in lastiği patladı. Charles Leclerc'i ise çok eleştirilen halo korudu. Tekrar görüntülerinde halo'nun büyük hasar aldığı görüldü. Yine gerilerden başlayan Valtteri Bottas ise Sirotkin'e çarpıp ön kanadını kırdı.

YARIŞ SONUÇLARI 13

SPA-FRANCORCHAMPS / 25.08.18 / 44 TUR



Hafta sonu boyunca favori Ferrari'ydi ve kazanan onlar oldu. Startta Alonso'nun büyük darbe almasına sebep olan ciddi kaza, yarışın en dikkat çekici anıydı. Verstappen ise, podyumun son basamağına çıkmayı başardı.



ANDY HONE; GLENN DUNBAR; STEVE ETHERINGTON; SUTTON IMAGES

Yarış kısa bir süreliğine devam etti. Eau Rouge'da iyi bir çekiş yakalayan Vettel, Kemmel düzlüğünün başında Hamilton'ı geçmeyi başarıp ilk sıraya yükseldi. O esnada 3. ve 4. sıralardan başlayan Force India pilotları da liderlik mücadelesine ortak oldular, ancak geçiş yapamadılar. Kısa bir süre sonra güvenlik aracı yarışa dahil oldu.

İlk anda Hulkenberg, Leclerc ve Alonso hasar nedeniyle yarış dışı kalmıştı. Güvenlik aracı periyodunda öndeki takımlardan üç isim, Raikkonen, Bottas ve Ricciardo hasar nedeniyle pite geldiler. Raikkonen ve Bottas yola devam ederken, Ricciardo'nun aracı tamir için garaja çekildi. Ricciardo, yeni arka kanatla yarışa bir tur geriden dahil oldu.

Yarış dört tur sonra tekrar başladığında Vettel ilk sıradaki yerini korurken, üçüncü ve dördüncü sıradaki Force India pilotları yarışa 7. başlayıp beşinciliğe yükselen Verstappen'den baskı görmeye başladılar. Verstappen yeniden başlayan yarışta hem Ocon'u hem de Perez'i bir kaç tur içinde geçip üçüncülüğe yükseldi.

21. turda Hamilton pit stop yaparak yeni lastiklerle Vettel'i geçmeyi hedefledi. Bir tur sonra bu hamleye yanıt veren Vettel, Verstappen'i geçmek üzere olan Hamilton'ın 1.5 saniye önünde piste dönerek liderliğini korudu.

Uzun bir ilk bölümden sonra yükselişine devam eden Bottas, 14 tur kala pite girip Grosjean'ın hemen önünde altıncı sırada yarışa döndü, önce Ocon'u, 40. turda da Perez'i geçip dördüncü sıraya yükseldi. Ricciardo ise turunu geri alamayınca yarıştan çekildi. Önde rahat bir yarış geçiren Vettel, 11 saniye farkla damalı bayrağı önde görürken, Hamilton ikinci oldu. Podyumun son basamağına ise Max Verstappen çıktı.



	Pilot / Takım	Süre
1.	**Sebastian Vettel** Ferrari	1 sa 23 dk 34.476 sn
2.	**Lewis Hamilton** Mercedes	+11.061 sn
3.	**Max Verstappen** Red Bull	+31.372 sn
4.	**Valtteri Bottas** Mercedes	+68.605 sn*
5.	**Sergio Pérez** Force India	+71.023 sn
6.	**Esteban Ocon** Force India	+79.520 sn
7.	**Romain Grosjean** Haas	+85.953 sn
8.	**Kevin Magnussen** Haas	+87.639 sn
9.	**Pierre Gasly** Toro Rosso	+105.892 sn
10.	**Marcus Ericsson** Sauber	+1 tur
11.	**Carlos Sainz** Renault	+1 tur
12.	**Sergey Sirotkin** Williams	+1 tur
13.	**Lance Stroll** Williams	+1 tur
14.	**Brendon Hartley** Toro Rosso	+1 tur
15.	**Stoffel Vandoorne** McLaren	+1 tur

Yarış dışı kalanlar

Pilot / Takım	Neden
Daniel Ricciardo Red Bull	28. tur – hasar
Kimi Räikkönen Ferrari	8. tur – arka kanat
Charles Leclerc Sauber	ilk tur – kaza
Fernando Alonso McLaren	ilk tur – kaza
Nico Hülkenberg Renault	ilk tur – kaza**

*Kazaya sebebiyet verdiği için 5 sn cezası dahil
**Kazaya sebebiyet verdiği için İtalya GP'sinde 10 sıra grid cezası aldı

EN HIZLI TUR



Valtteri Bottas,
1 dk 46.286 sn / 32. tur

EN HIZLI PIT STOP



Brendon Hartley,
18.084 sn (pite giriş ve çıkış dahil)

KULLANILAN LASTİK HAMURLARI



Süper yumuşak | Yumuşak | Orta | Yağmur | Yoğun yağmur

HAVA	SICAKLIK	PİST SICAKLIĞI
Bulutlu /Güneşli	18°C	26°C

PİLOTLAR SIRALAMASI

	Pilot	Puan		Pilot	Puan
1	Hamilton	231 puan	11	Ocon	37 puan
2	Vettel	214 puan	12	Sainz	30 puan
3	Räikkönen	146 puan	13	Gasly	28 puan
4	Bottas	144 puan	14	Grosjean	27 puan
5	Verstappen	120 puan	15	Leclerc	13 puan
6	Ricciardo	118 puan	16	Vandoorne	8 puan
7	Hülkenberg	52 puan	17	Ericsson	6 puan
8	Magnussen	49 puan	18	Stroll	4 puan
9	Alonso	44 puan	19	Hartley	2 puan
10	Pérez	40 puan	20	Sirotkin	0 puan

motorsport STATS



KARA BAYRAK

KORHAN SAVRAN

@Korhansavran /korhan_savran_

Sevgili Ross Brawn,

Aklını mı kaybettin yoksa alkolü mü fazla kaçırdın tartışılır. Geçenlerde yaptığın, "Hiçbir şey bizi Formula 1'de bundan on yıl sonra tamamen elektrikli araçlarla yarışmaktan alıkoyamayacak" açıklaman, hiçbir akla ve mantığa sığmıyor çünkü. Fırsat düşkünü FE Ceo'su Alejandro Agag'ın yanıtı ise gecikmedi: "Bizim FIA ile 2039 yılına kadar anlaşmamız var ve bu süre sonuna kadar F1 araçları tamamen elektrikli olamaz. Eğer bunun için benimle konuşmak istiyorlarsa sorun yok, tartışabiliriz. Ama arkamdan iş çevirmeye kalkamazlar."

Yani bir güzel aba altından sopa gösterdi iyi mi? Daha da acınası durum, "Ross Brawn FE'yi F1 için bir tehdit olarak mı görüyor?" diye bir soru bile soruldu. Alejandro Agag teknik olarak son derece haklı olabilir. Ama asıl garip olan, Formula 1'de yıllarca üst düzey takımlarda görev almış, şampiyonluklar kazanmış ve görevi F1'in sportif tarafını geliştirmek olan bir adamın böyle anlamsız bir açıklama yapmış olması.

Chase Carey olsam, saniye beklemeden hatırlı dostları araya koyar, görevinden alır ve Tesla fabrikasında iyi bir iş ayarlardım. Çünkü F1'i, gelecekte sanki FE'nin bir alt serisi olacakmış gibi göstermenin ve bunun yolunu yapıp, motorsporlarının zirve serisini küçük düşürecek bir algı yaratmaya kimsenin hakkı olamaz. Kaldı ki buna zaten gerek yok, çünkü eğer takımlar FE gibi bir seride yarışmak isterlerse, 2020 sonrası çekip gitmeye özgürce hakları var.

Formula 1'in hali hazırda odaklanması gereken birçok sorunu varken, yeni Concorde anlaşmasının arifesinde kendi serisine kılıç çekecek kadar abes bir açıklamayı hiç doğru bulmuyorum. Zaten eğer Formula 1 gelecekte tamamen elektrikli bir seriye dönüşecekse, artık Formula 1 isminin ve Ross Brawn'ın kendisi de dahil orada bulunması oldukça saçma olur. 112 yılık geçmişi bulunan ve yol otomobillerinin



Ross Brawn yazarımız Korhan Savran'ı son dönemde epey meşgul ediyor...

gelişimine tartışmasız en büyük teknolojiyi sağlayan serinin, kendine tehdit olarak Formula E'yi görüyor olması intibasının yaratılması, oldukça tehlikeli sonuçlar doğurabilir. Bu konuda kendisinin varlığına tehdit olarak görecek olan seri Formula 1 değil Formula E. Neden mi? Hemen söyleyeyim.

Formula E, genelde F1 ve F2 gibi serilerden dışlanmış, genelde kayda değer bir başarı sağlayamamış pilotlara kucak açıyor. Dünya üzerindeki hiçbir pilottan en büyük hedefinin FE olduğunu söyleyen bir demeç duyamazsınız. Hiçbir genç pilot Formula E'yi F1, F2, F3, WEC ya da Indycar gibi serilerin önüne koymaz. Zaten kümülatif olarak 1.6 milyar insanın izlediği, saf hızın ve kora kor bir rekabetin var olduğu bir serinin, F1'e göre daha emekleme aşamasında bile olmayan seriye ne izleyici sayısı olarak, ne de parasal olarak rakip olması zaten imkansız. Geleceğin yol otomobilleri teknolojisinin 'elektrik' olacağı çok açık. Zaten markaların bu teknolojiyi yol otomobillerine uygulayıp, para kazanacakları seri olarak burayı görmelerinde ve balıklama olarak fırsatı kazanca çevirme arzularının altında tamamen bu amaç yatıyor. Ama yarışmak tamamen farklı bir konu. F1 olmadan FE var olabilir mi ?

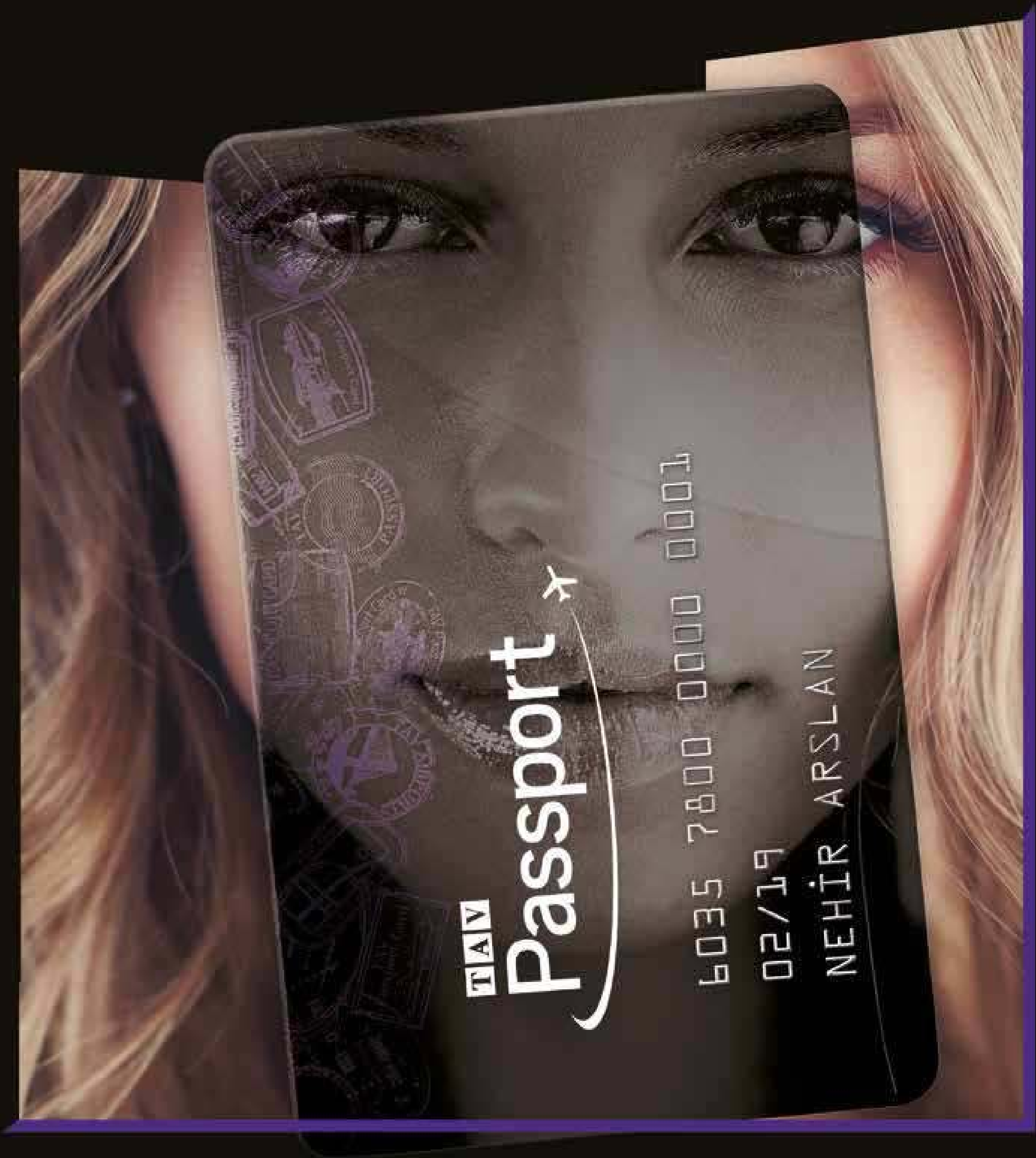
Formula 1'in bir yarış serisi olarak, FE gibi bir serinin misyonuna ihtiyacı yok. Heyecanı, rekabeti, çığlık atan bir motoru ve en önemlisi de tehlikesi olmayan bir yarış serisini kim takip eder? İsterseniz cevabı bir büyük yarış ustasına bırakarak, yıllar önce söylediği ve hâlâ geçerliliğini koruyan o güzel sözünü paylaşarak bitirelim:

"Ben sürücü değilim, ben bir yarışçıyım. Motor yarışlarında tehlike oldukça gerekli bir muhteviyattır. Tıpkı yemek pişirirken tuza ihtiyacınız olduğu gibi. Tuzsuz yemek pişirebilirsiniz. Ama lezzeti olmaz. İşte benim için motorsporlarında tehlikenin varlığının tam olarak anlamı budur" Sir Stirling Moss.

Duydun mu Ross, sanırım sana söylüyor...

Formula E şimdilik emekli pilotların uğrak yeri. Peki F1'in bu konuda duruşu ne olmalı?




TAV
Passport
6035 7800 0000 0001
02/19
NEHİR ARSLAN

FIA · WRC FIA World Rally Championship · SPORTOTO · TOSFED

RALLY Turkey MARMARIS

13-16 EYLÜL'18 MUGLA

EN HIZLI RALLİ PİLOTLARI MARMARİS'E GELİYOR



Marmaris'in eşsiz doğasında muhteşem bir hafta sonu geçirebileceğiniz, Dünya Ralli Şampiyonası 10. yarışı Rally Turkey 13-16 Eylül tarihlerinde sizi bekliyor!...

www.RallyTurkey.com **@RallyTurkey**